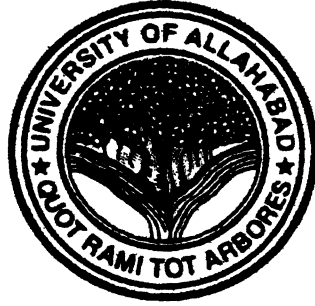
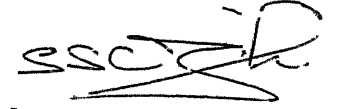
इलाहाबाद शहर क्षेत्र का
सूक्ष्म - जलवायु - विज्ञान

डी० फिल्० उपाधि हेतु
इलाहाबाद विश्वविद्यालय
को प्रस्तुत एक शोध ग्रंथ

निर्देशक
डा० एस० एस० ओझा
रीडर, भूगोल विभाग
इलाहाबाद विश्वविद्यालय
इलाहाबाद

द्वारा
सविता
एम० ए० (भूगोल)
भूगोल विभाग
इलाहाबाद विश्वविद्यालय
इलाहाबाद

भूगोल वि
इलाहाबाद विश्वविद्यालय
इलाहाबाद

डॉ० एस०एस० ओझा

इलाहाबाद विश्वविद्यालय
इलाहाबाद - 211002

दिनाँक : 1 जुलाई 2002

प्रमाणित किया जाता है कि सविता ने मेरे निर्देशन में इलाहाबाद की सूक्ष्म जलवायु पर अपना शोध ग्रन्थ पूरा किया और ये विश्वविद्यालय में नियमित रूप से उपस्थित रहकर अपने विषय में तथ्यों का संग्रह और उनका गहन विश्लेषण प्रस्तुत किया। यह इनकी मूल उपलब्धि है।

मैं इस शोध ग्रन्थ का परीक्षकों के पास मूल्यांकन हेतु प्रेषित करने की अनुमति देता हूँ।

SSOjha

डॉ० एस०एस० ओझा
शोध निर्देशक

दिनाँक : 1 जुलाई 2002

आभार

मै अपने सम्पूर्ण शोध कार्य के लिए सर्वप्रथम अपने पूज्य गुरू एव मार्गदर्शक डॉ0 एस0एस0 ओझा को धन्यवाद देना चाहती हूँ जिन्होनें अपना मूल्यवान समय निकालकर मेरा मार्गदर्शन किया एवं उज्जवल भविष्य की राह दिखायी। आपके अथक प्रयास से आज मैं इस कार्य को कर सकने में समर्थ रही।

आप मेरे कर सकने योग्य उचित एवं रूचिकर शोध विषय को चुना जिसे मैं सफलतापूर्वक कर सकने में समर्थ रही। समय–समय पर आप प्रत्येक समस्याओं का समाधान करते रहे जिसमे हमे कोई भी परेशानी नहीं हुई। अतः इस कार्य को पूर्ण करवाने के लिए मेरे एव मेरे परिवार की तरफ से आपको कोटि–कोटि धन्यवाद।

मैं अपने विभागाध्यक्ष डा0 सविन्द्र सिंह को धन्यवाद देना चाहती हूँ जिन्होने समय–समय पर सभी सुविधायें उपलब्ध करायीं एवं प्रोत्साहन दिया।

मैं अपने पूज्य माता–पिता श्रीमती एवं श्री माता प्रसाद जी को धन्यवाद देना चाहती हूँ जिन्होंने मेरे शोध कार्य में विशेष रुचि ली एवं सहयोग प्रदान कर प्रोत्साहित किया। मैं अपने भाई बहन तथा परिवार के सभी सदस्यों को धन्यवाद देना चाहती हूँ , जिन्होने मेरे शोध कार्य मे अपना विशेष योगदान दिया।

अन्त में मै अपने भाई श्री शशि कान्त जी एवं अरविन्द जी को धन्यवाद देना चाहती हूँ जिन्होने मेरे सम्पूर्ण हस्तलिखित कार्य को कम्प्यूटराइज किया। इन्होंने अपना कीमती समय निकाल कर मेरे कार्य में रूचि ली । अतः इसके लिए मेरे और मेरे परिवार वालो की तरफ से बहुत–बहुत धन्यवाद । अतः मैं आपकी सदैव आभारी रहूँगी।

एक बार मैं पुनः सभी लोगों को धन्यवाद देना चाहती हूँ एवं सदैव आप लोगों की आभारी रहूँगी।

सविता
सविता

दिनॉक : 1 जुलाई 2002

स्थान : इलाहाबाद

प्रस्तावना

मैं अपने इस सम्पूर्ण कार्य के लिए सर्वप्रथम अपने पूज्य गुरु डा० एस० एस० ओझा को धन्यवाद देती हूँ जिन्होंने अपना मूल्यवान समय निकालकर मेरा मार्गदर्शन कर उज्ज्वल भविष्य बनाने की राह दिखाई। उनके अथक प्रयास से आज मैं इस कार्य को कर सकने में समर्थ रही।

मेरा शोध विषय इलाहावाद शहर क्षेत्र से सम्वन्धित है। जो इलाहाबाद शहर की जलवायु के विषय में जानकारी देता है। मेरे इस शोध विषय का नाम है 'इलाहाबाद शहर की सूक्ष्म जलवायु' **(Micro climatology of Allahabad City)**

इस विषय के अन्तर्गत हमने इलाहाबाद शहर क्षेत्र की जलवायु के विषय में जानने की कोशिश की है।

प्रदूषण आज सम्पूर्ण विश्व की समस्या बन चुका है तथा सम्पूर्ण विश्व आज प्रदूषण से प्रभावित है। यह हमारे ऊपर इतना अधिक प्रभाव डाला है कि हमारा पूरा जीवन खतरे में पड़ गया है। चाहे वह वायु प्रदूषण हो या जल प्रदूषण या ध्वनि प्रदूषण। यह सारे के सारे हमारे लिए खतरनाक साबित हुए हैं। वायु प्रदूषण तो हमारे जलवायु को ही वदल देता है। अतः यह आवश्यक हो जाता है कि जलवायु पर पड़ने वाले प्रदूषण के इन प्रभावों का हम गहन अध्ययन करें, और इस समस्या से निपटने का प्रयास करे। यह समस्या गाँवों की अपेक्षा शहरों में ज्यादा है। औद्योगिक नगरों में यह और ही विकराल रूप धारण किये हुए है। जिसका सीधा प्रभाव हमारे जलवायु पर पड़ता है। इस कारण अपने शोध कार्य में हमने जलवायु विषय को ही महत्व दिया और अपने शहर इलाहाबाद शहर क्षेत्र का गहन अध्ययन किया।

मेरे शोध विषय का नाम है 'इलाहाबाद शहर की सूक्ष्म जलवायु'। मैंने अपने सम्पूर्ण अध्ययन कार्य को सात अध्याय में बाँटा जो निम्नलिखित है –

अध्याय 1 - में इलाहाबाद शहर का ऐतिहासिक और भौगोलिक परिचय दिया है।

अध्याय 2 - में सम्पूर्ण कार्य की विधि को वताया है।

अध्याय 3 - में नगर की वृद्धि एवं विकास का अध्ययन है।

अध्याय 4 - में इलाहाबाद के औद्योगिक क्षेत्र का वर्णन है।

अध्याय 5 - इलाहाबाद नगरीय यातायात व्यवस्था से सम्बन्धित है।

अध्याय 6 - प्रदूषण का विशद विवरण प्रस्तुत है।

अध्याय 7 - निष्कर्ष

अध्याय - 1 में हमने ऐतिहासिक तथा भौगोलिक परिचय दिया है।

नगर का ऐतिहासिक परिचय : इलाहावाद शहर का प्राचीन नाम प्रयाग था लेकिन मुगल बादशाह अकबर ने इसका नाम बदल कर इलाहाबाद कर दिया। पुराना नाम प्रयाग 7वीं सदी के पहले का है क्योंकि चीनी यात्री ह्वेनसांग-जो कि इस नगर में 7 वीं सदी में आया था और अपने रिकार्ड में प्रयाग शब्द का प्रयोग किया था। इस प्रकार वर्तमान नाम 400 वर्ष पुराना है। 1801 ई० में इलाहाबाद जिला अंग्रेजों के आधिपत्य में आ गया। ब्रिटिश राज के आगमन से लगातार इलाहाबाद में विकास का युग चलता रहा।

नगर का भौगोलिक परिचय : इलाहाबाद 25^{O} 30′ उत्तरी अक्षांश तथा 81^{O} 55′ पूर्वी देशान्तर में त्रिकोण में गंगा यमुना के दोआब के अन्तिम छोर पर स्थित है। दो नदियों की निकटता, लहराई हुई भमि जिस पर शहर बसा है ऊँची और कछारी भूमि है। ऊपर गंगा घाटी के पूर्वी छोर पर विन्ध्याचल पर्वत बसा है। जिले के दक्षिणी भाग में शंकरगढ़ की पत्थर की खानें हैं। दो नदियों के संगम के कारण जल थल दोनों मार्गों से सम्बन्ध है। दो नदियाँ पडोस में होने से उनके द्वारा लायी गई दोमट मिट्टी पर शहर का निर्माण हुआ है। जिसमें गंगा का खादर एवं बांगर क्षेत्र आता है। दो नदियों के जंक्शन से शहर के पूर्वी छोर पर बड़ा कछार बन गया जो समुद्र तल से 280 फीट ऊँचा है। नीची सतह पर खेती की जाती है।

इस जिले का क्षेत्रफल 7385 वर्ग किमी तथा जनसंख्या लगभग 12 लाख है। जिले की सीमाओं में उत्तर में प्रतापगढ़, पूरब में जौनपुर, वाराणसी, मिर्जापुर, पश्चिम में बाँदा, फतेहपुर और दक्षिण में मध्य प्रदेश का रीवां जिला स्थित है।

82^{O} 30′ अंश पूर्वी देशान्तर की मध्याह्न रेखा जोकि भारतीय मानक समय की परिचायक है, नगर के पूर्वी दिशा से होकर जाती है।

भारत की अन्य स्थानों की तरह इलाहाबाद की जलवायु मानसूनी है, जो विभिन्न प्रकार के मौसम में बदलती रहती है।

सूखा मौसम : 1. ठंडा मौसम - नवम्बर से फरवरी, 2. गर्म मौसम - मार्च से मध्य जून तक।

भीगा मौसम : 1. मध्य जून से मध्य सितम्बर, 2. लौटती मानसून मध्य सितम्बर से अक्टूबर तक।

जनवरी का औसत तापमान 60^{O}F से 70^{O}F रहता है। ज्यादातर पछुआ या उत्तर पछुआ हवा चलती है।

मार्च से गर्म मौसम का आगमन होता है। मार्च में औसत 76^{O} जबकि मई में 93^{O}F हो जाता है। गर्म अन्धड़ धूल से भरी पश्चिमी हवा चलती है। जिसे लू कहते हैं। लू की गति 35-40 मील प्रति घंटा रहती है।

बरसात का मौसम इलाहाबाद में धूल-आँधी से प्रारम्भ होता है। कुछ दिन अन्धड़ के बाद गर्मी का मानसून आ जाता है। बरसात प्रारम्भ होते ही तापमान गिर जाता है। जुलाई में तापमान 86^{O}F हो जाता है।

औसत वार्षिक तापमान 25.25°C और न्यूनतम 40°C है। जो कि क्रमशः जून व जनवरी में अनुभव किया जाता है। औसत वार्षिक वर्षा 923.9 मिली० जुलाई से सितम्बर तक होती है।

मृदा संरचना जिले की स्थान-स्थान पर भिन्न है। यमुना पार की मिट्टी मोटे दाने से बनी है और मोटी वनस्पतियों से ढकी है। जबकि गंगापार और यमुना दोआब की मिट्टी मटियारी है जो सभी फसलों के लिए उपयुक्त है। चावल, गेहूँ, चना, मटर तथा विभिन्न प्रकार की तरकारियाँ पैदा होती हैं। जिले का भूमि तंत्र मानचित्र द्वारा स्पष्ट हो जाता है।

शहर में दो बाँध बक्शी बाँध एवं बेनी बाँध हैं, जो अकबर द्वारा बनवाया गया था। ये बॉध बाढ़ से शहर को बचाते हैं। भीषण वर्षा के समय शहर का पानी छः बड़े नालों में गिरता है। इन नालों के नाम हैं - घाघर नाला, चाचर नाला, मोरी गेट नाला, राजापुर नाला, ममफोर्डगंज नाला। इस नाले को तस्वीर द्वारा दिखाया गया है।

अध्याय - 2 में नगरों के क्रियात्मक पहलू की विधि को बताया गया है। इसमें गाँवों की अपेक्षा नगरों में प्रदूषण के कारण जलवायु में परिवर्तन को बताया गया है। इस अध्याय में लैण्डसवर्ग महोदय द्वारा प्रस्तुत नगरीय ग्रामीण वायुमण्डलीय पर्यावरण का तुलनात्मक अध्ययन भी प्रस्तुत है जो सारणी द्वारा स्पष्ट किया गया है।

अध्याय - 3 में इलाहाबाद नगर की वृद्धि एवं विकास के बारे में बताया गया है। इलाहाबाद नगर 1418 में 27 वर्ग किमी के क्षेत्रफल में सीमित रहा। जो वर्तमान समय में बढ़कर 7385 वर्ग किमी क्षेत्रफल में हो गया। जिसमें आवासीय क्षेत्रफल 3195 हेक्टेयर भूमि है। 186 हेक्टेयर भूमि पर व्यवसाय, 486 हेक्टेयर औद्योगिक, 318 हेक्टेयर भूमि पर कार्यालय तथा मनोरंजन स्थल आदि हैं। इलाहाबाद के कुल भौगोलिक क्षेत्रफल के 22% भूमि पर बाढ़ का प्रभाव रहता है।

1892-97 में 5945 मकान थे जो कि सन् 1929-34 में बढ़कर 22756 हो गये। उस समय मात्र 6 वार्ड ही बने थे। इस प्रकार स्वतंत्रता के पूर्व मकानों की संख्या में बहुत कमी थी तथा उनका विकास भी बहुत धीमी गति से हो रहा था। लोग कच्चे मकानों में रहते थे, पक्के मकानों की संख्या बहुत कम थी। परन्तु स्वतंत्रता के बाद नगर का तेजी से विकास हुआ। म्युनिसिपल बोर्ड का दर्जा बढ़ाकर नगर निगम कर दिया गया। इलाहाबाद की जनसंख्या 1901 में 1.72 लाख थी 1981 की जनगणना में 6.50 लाख और इस समय लगभग 12 लाख है।

इलाहाबाद नगर की वर्तमान स्थिति तथा आज से लगभग 50 वर्ष पहले की स्थिति देखने से ज्ञात होता है कि इन 50-60 वर्षों में इलाहाबाद नगर की स्थिति में इतना अधिक विकास हुआ कि पूरी पृष्ठभूमि में ही बदलाव आ गया। इन बढ़ते हुए मकानों की संख्या एवं वार्डों की संख्या को दंड आरेख मानचित्र द्वारा दर्शाया गया है।

इलाहाबाद के दक्षिणी भाग में उद्योगों का तीव्र गति से विकास हुआ इनमें कॉटन मिल, चीनी मिल, शीशा बनाने का कारखाना एवं अनेक प्रकार के कार्यालय जिनमें मुख्यतः इंडियन टेलीफोन इंडस्ट्री एवं C.O.D. है। उपरोक्त विकास के कारण इलाहाबाद के दक्षिणी क्षेत्र में आवासीय क्षेत्र का तीव्रगति से विस्तार हुआ। विभिन्न प्रकार

की कालोनियों के बनने, यातायात की सुविधा, पानी, बिजली आदि के कारण इलाहाबाद के नैनी क्षेत्र में जनसंख्या का घनत्व काफी वढ़ गया है। इसी समय इलाहाबाद के आन्तरिक भागों में जनसंख्या का तीव्र गति से घनत्व वढ़ा विशेषकर सी०बी०डी० एरिया में जिसका मुख्य कारण रहा व्यवसाय। जिसे मानचित्र द्वारा प्रस्तुत किया गया है।

इलाहाबाद के सर्वांगीण विकास के लिए 1974 में इलाहाबाद विकास प्राधिकरण का गठन किया गया। यह संगठन 1974 से लेकर आज तक नगर के नियोजित विकास में लगा हुआ है तथा विभिन्न प्रकार की आवासीय योजनाओं को कार्यन्वित कर रहे हैं।

परिवहन नगर की स्थापना वर्ष 1976 में पी०ए०सी० बटालियन मुख्यालय के पास कानपुर रोड पर की गई। इस योजना में विभिन्न श्रेणी के भूखण्डों का आवंटन इस प्रकार किया गया है। ट्रान्सपोर्ट एजेन्सी के 527 भूखण्ड, जनरल शाप के 21 भूखण्ड, स्पेयर पार्ट्स शाप के 21 भूखण्ड, शोरूम के 37 भूखण्ड। कुछ आवंटियों द्वारा अपने शोरूम एजेन्सी का निर्माण कार्य किया जा रहा है।

वाणिज्यिक गतिविधियाँ : नगर की वढ़ती मॉग के अनुरूप निम्नलिखित वाणिज्यिक व कार्यालय भवनों का निर्माण किया गया है। इन्दिरा भवन, चन्द्रशेखर आजाद मार्केट व बहुगुणा मार्केट पुराने व्यावसायिक केन्द्र चौक व कटरा से दूर हैं। इस निर्माण का मुख्य व्यावसायिक केन्द्रों पर दबाव कम करने व विकेन्द्रीकरण की नीति के अन्तर्गत किया गया है। इन व्यावसायिक केन्द्रों को तस्वीरों द्वारा दिखाया गया है। आवासीय तथा व्यावसायिक केन्द्रों के अतिरिक्त नगर के सौन्दर्यीकरण हेतु तीन बड़ी परियोजनायें हाथ में ली गयी है। सरस्वती घाट विकास परियोजना, नेहरू पार्क पर्यटन विकास परियोजना।

नगर में आवास की समस्याओं को हल कर आवागमन की सुविधा प्रदान करने तथा अवैध निर्मित कालोनियों के विकास हेतु पुनरीक्षित महायोजना बनायी जा रही है, जिसके अन्तर्गत वर्तमान निर्मित आवासीय कालोनियों के अनुरूप भू-उपयोग का प्राविधान प्रस्तावित करते हुए भविष्य की योजना सन् 2001 तक बनायी गयी है। इस प्रकार इलाहाबाद नगर के सर्वांगीण विकास प्राधिकरण कृत संकल्प है। वर्तमान भू-उपयोग को मानचित्र, सारणी तथा आंकड़ों द्वारा प्रस्तुत किया गया है।

जलापूर्ति : इलाहाबाद शहर में सभी आधुनिक सुविधायें जैसे बिजली, टेलीफोन इत्यादि हैं। लेकिन जलापूर्ति, सीवर, ठोस कचरा प्रबन्ध बढ़ते हुए मॉंग के अनुसार बिल्कुल अपर्याप्त है। शहर में जलापूर्ति वर्षा 1891 में प्रारम्भ की गयी थी। इसके बाद से विभिन्न पुनर्गठन योजनायें क्रियान्वित की गयीं।

वर्तमान जलापूर्ति व्यवस्था 11 स्वतंत्र जलापूर्ति क्षेत्रों में विभाजित है। जलापूर्ति का स्रोत नदी एवं नलकूप है।

वर्तमान समय में 200 ली० प्रति व्यक्ति प्रतिदिन की जल की माँग के विपरीत 10 लाख की जनसंक्या 200 लीटर प्रति व्यक्ति प्रतिदिन की दर से जल पा रहा है। इस 200 लीटर प्रति व्यक्ति प्रतिदिन में 80 ली० प्रति व्यक्ति प्रतिदिन नदी जल से तथा 120 ली० प्रति व्यक्ति प्रतिदिन 115 नलकूपों से किया जा रहा है।

यद्यपि वांछित स्थापित क्षमता उपलब्ध है फिर भी सेवा का स्तर संतोषजनक नहीं है। कुछ क्षेत्रों में जल भराव की समस्या स्थायी रूप से बनी हुई है। विशेषकर गर्मियों में स्थिति और भी खराब हो जाती है। यह देखा गया है कि पिछले एक दशक से अधिक समय से केवल स्रोत की वृद्धि पर ही अधिक जोर दिया गया है। अभावग्रस्त क्षेत्रो में नलकूप स्थापित किये गये हैं, लेकिन संग्रहण एवं उचित वितरण व्यवस्था के अभाव में इसका उपयोग पूरी तरह से नहीं किया गया है। नलों में कम पानी आने एवं दूरस्थ क्षेत्रों तक पानी न पहुँच पाने की शिकायत आम हो गई है।

वर्तमान समय में सभी 5 क्षेत्रों के फीडर खुशरूवाग स्वच्छ जल प्रेषण स्थान आपूर्ति लाइन से जुड़े हुए हैं। खुशरूवाग क्षेत्र सबसे बड़ा क्षेत्र है अतः इसको दो भागों में बॉटना आवश्यक है जिससे एक क्षेत्र से 60,000 से कम लोगों को जलापूर्ति की जा सके।

इलाहाबाद शहर का मुख्य क्षेत्र सिविल लाइन। यह क्षेत्र बहुत साफ-सुथरा है। किन्तु बढ़ती हुई जनसंख्या एवं यातायात के साधनों से यह क्षेत्र भी वंचित नहीं रह पायेगा। भविष्य में इसे प्रदूषण रहित क्षेत्र बनाने के लिए नगर निगम द्वारा ठोस कदम उठाये जाने चाहिए।

अंत में सीमित का विषय है कि प्रयाग की गौरवशाली सांस्कृतिक तथा दार्शनिक धरोहर का संरक्षण तथा प्रसार हो। पर्यटन, खेलकूद तथा रंगमंच को बढ़ावा मिले, सत्ता की स्वीकृति के स्थान पर संस्कृति की सत्ता का वर्चस्व हो, नगर बौद्धिक दृष्टि से भी सम्पन्न हो। प्रगति उन्मुख प्रधान मंत्री माननीय अटल बिहारी जी के शब्दों में "तेरा वैभव अमर रहे मां, हम दिन चार रहे न रहें"।

अध्याय -4 : इस अध्याय में इलाहाबाद के उद्योगों के विकास के बारे में बताया गया है। इलाहाबाद का दक्षिणी क्षेत्र औद्योगिक क्षेत्र के अन्तर्गत आता है।

चौक, घंटाघर, जानसेनगंज, खुल्दाबाद, मुट्ठीगंज कटरा तथा कर्नलगंज नगर के पुराने वाणिज्यिक क्षेत्र हैं। नये वाणिज्यिक क्षेत्रों में सिविल लाइन्स, तेलियरगंज, कीटगंज, दारागंज, सुलेमसराय तथा नैनी की बाजारें हैं। इन सभी बाजारों का विकास परम्परागत रूप से ही हो रहा है। केवल सिविल लाइन्स का बाजार आधुनिक तथा परियोजनित है।

वर्ष 1961-70 दशक में इलाहावाद नगर की उल्लेखनीय औद्योगिक प्रगति हुई। इस दौरान केन्द्र तथा राज्य मरकार की अनेक औद्योगिक परियोजनायें चालू की गई और नैनी इलाहावाद का औद्योगिक क्षेत्र वना।

वर्तमान शहर में कुछ औद्योगिक विकास के वावजूद शहर में एवम् उसके चारो तरफ "औद्योगिक वातावरण" नही वन पाया है। औद्योगिक संस्कृति दुर्भाग्य से उपलव्ध नहीं है। यह और भी दुर्भाग्यपूर्ण है कि यहाॅ 'कार्य संस्कृति' नही है। ऐसी स्थिति में उद्योगी व्यक्तियों को नहीं लाया जा सकता जिसके अभाव में औद्योगिक विकास एक सपना होगा।

इलाहावाद के दक्षिणी क्षेत्र में जो थोड़ी बहुत फैक्टरियाॅ हैं इनसे ही हमारा वातावरण प्रदूषित होता है। इन फैक्टरियों तथा क्षेत्र को तस्वीर तथा मानचित्र में दर्शाया गया है।

अध्याय 5 : इलाहाबाद नगर के विकास के अन्तर्गत हमने अनेक पहलुओं का अध्ययन किया इसी के साथ ही यह आवश्यक हो जाता है कि हम इलाहाबाद क्षेत्र की यातायात व्यवस्था के ऊपर विचार करें। फलतः इसी विचार से प्रेरित होकर हमने इलाहावाद नगरीय यातायात की व्यवस्था के ऊपर गहन अध्ययन कर डाला। जैसे नगर की सडकें आपस में कैसे जुड़ी हुई हैं। कहाॅ से कहाँ तक जाती हैं। उनकी लम्बाई, चौड़ाई, राजमार्ग, राष्ट्रीय मार्ग आदि। सड़कों पर आने जाने वाले वाहनों सड़कों के विकास के लिए बनायी गई योजनायें, उनका क्रियान्वयन आदि मुख्य है। बाईपास की व्यवस्था, क्षत विक्षत सड़कों के सुधार की योजना को बताया गया है। लेन को बढ़ाने की प्रक्रिया, पुल वनाने की योजनायें शामिल हैं।

वर्तमान समय में इलाहाबाद शहर की प्रमुख सड़कों की कुल लम्बाई 520 किमी के लगभग है। यह अनुमान है कि शहर से गुजरने वाले मार्गों पर प्रतिदिन लगभग 10,000 व्यावसायिक वाहन गुजरते हैं और यह संख्या अगले वीस वर्षों में 40,000 तक पहुॅच सकती है।

आई०आर०सी० के अनुसार 10,000 P.C.U. के लिए दो लेन वाली सड़क (सात मीटर वाहन मार्ग) की आवश्यकता होती है। लेकिन शहर से गुजरने वाली सभी राजमार्ग एवं राष्ट्रीय मार्गों पर 18,000 से अधिक P.C.U. है जिसके लिए कम से कम चार लेन वाली सड़कों की आवश्यकता है। शहर से गुजरने वाले व्यावसायिक वाहनों की बढ़ती संख्या के पूर्वानुमान को ध्यान में रखते हुए भीड़ को कम करने एवं शहर से होकर गुजरने वाले यातायात के सुगम आवागमन हेतु उप समिति द्वारा अनेकों प्रस्तावों की संस्तुति की गयी है। जिसका विवरण आगे दिया गया है।

इलाहाबाद जनपद के विभिन्न क्षेत्रों को जोड़ने एवं नगर के अन्दर यातायात के संचालन हेतु वर्तमान में निम्न परिवहन सुविधाएँ उपलब्ध है।

महानगर बस सेवा सम्भागीय प्राधिकरण इलाहाबाद द्वारा इलाहाबाद महानगर क्षेत्र में यातायात व्यवस्था हेतु निर्जी क्षेत्र के लिए कुल 13 मार्गों का वर्गीकरण किया गया है जिन पर संचालन हेतु 226 वाहनों की संख्या सीमा निर्धारित की गई है। जिसे सारणी नं० 5.1 द्वारा प्रस्तुत किया गया है।

अध्याय - 6 : हमारा यह शोध कार्य जलवायु से सम्बन्धित है। जलवायु प्रदूषण से प्रभावित होती है। अतः हमारे लिए यह अति आवश्यक हो जाता है कि हम प्रदूषण का गहन अध्ययन करें इसी उद्देश्य से हमने जल प्रदूषण, वायु प्रदूषण एवं ध्वनि प्रदूषण का गहन अध्ययन कर विस्तारपूर्वक वर्णन किया।

''वायु, जल एवं मिट्टी के भौतिक, रासायनिक और जैविक लक्षणों का वह अवांछनीय परिवर्तन जो मानव एवम् उससे सम्बन्धित लाभदायक जीवधारियों के जीवन, औद्योगिक संस्थाओं की प्रगति एवं खेतों आदि को हानि पहुँचाता है, प्रदूषण कहलाता है।''

सभी जीवधारियों को जीवित रहने के लिए स्वच्छ वायु की आवश्यकता होती है जो वायुमण्डल में पायी जाती है। वायुमण्डल एक गैसीय आवरण है जो पृथ्वी के चारों तरफ से घेरे हुए है तथा वायु विभिन्न गैसों का यांत्रिक मिश्रण है इनमें नाइट्रोजन (78.09%), आक्सीजन (21.0%), कार्बन डाइआक्साइड (0.03%), आर्गन (0.39%) का योगदान है इसके अलावा निऑन, क्रिप्टॉन हीलियम, हाइड्रोजन, जीनान, ओजोन आदि गैसें भी वायुमण्डल में मौजूद हैं। आक्सीजन का प्रयोग जीवधारियों की श्वसन क्रिया में होता है।

एक व्यक्ति प्रतिदिन जितनी वस्तुओं को ग्रहण करता है उसका लगभग 80% वायु का होता है। एक व्यक्ति प्रतिदिन 22,000 बार साँस लेता है। इस तरह एक व्यक्ति प्रतिदिन आक्सीजन युक्त वायुमण्डल से 35 गैलन या 16 किलोग्राम वायु का सेवन करता है।

इस प्रकार मानव एवं अन्य जीवधारियों के लिए स्वच्छ वायु की आवश्यकता होती है जब किन्हीं कारणों से वायुमण्डल की गैसों की इस मात्रा एवम् अनुपात में अवांछनीय परिवर्तन हो जाता है तथा वायु इन गैसों के अतिरिक्त कुछ अन्य विषाक्त गैसें मिल जाती हैं तो इसे वायु प्रदूषण कहते हैं।

इलाहाबाद नगर के शहरी क्षेत्र का अध्ययन करने से यह ज्ञात हुआ कि शहर में वायु प्रदूषण का मुख्य स्रोत स्वचालित वाहन है। उक्त शहर में लगभग 18555 गाड़ियाँ प्रतिदिन भ्रमण करती हैं। इनमें ट्रकों तथा लॉरी की संख्या लगभग 17,900 है, जो कि प्रतिदिन शहर के बाहर आती जाती रहती हैं। इसके अलावा 118 बसें तथा 480 टैक्सियों की संख्या है जो कि सिर्फ शहर के अन्दर ही चक्कर लगाती रहती हैं। इन्हीं वाहनों से अधिक मात्रा में पेट्रोल तथा डीजल जलता है जिससे विभिन्न प्रकार की जहरीली गैसें निकलती हैं जो कि हमारे शहरी वातावरण को बुरी तरह दूषित कर देते हैं। इन गैसों में प्रमुख है - कार्बन मोनोआक्साइड (जो कि वायुमण्डल में स्थित वायु प्रदूषणों को 50% भाग का प्रतिनिधित्व करती हैं)। कार्बन डाइआक्साइड, क्लोरोफ्लोरो कार्बन, मिथेन, सल्फर डाइआक्साइड तथा नाइट्रोजन के आक्साइड आदि।

इलाहाबाद नगर में ये वाहन शहर के केन्द्रीय भाग चौक तथा उसके आसपास के क्षेत्रों में ज्यादा चलते हैं। इसके अलावा अन्य क्षेत्र है रामबाग, दारागंज, मानसरोवर, सिविल लाइन्स, गोविन्दपुर, तेलियरगंज, बहादुरगंज, मुट्ठीगंज, कीटगंज, करैली, खुल्दाबाद, सुलेमसराय आदि। इलाहाबाद शहर में ज्यादातर वाहन जी०टी० रोड पर चलते है। इस रोड पर ट्रकों की संख्या अधिक है इसके अलावा स्टैनली रोड पर छोटी तथा बड़ी गाड़ियों की भरमार रहती हैं। उक्त वाहनों के अतिरिक्त शहर में रेल गाड़ियों की संख्या भी अधिक है दो जंक्शन होने के कारण प्रतिदिन गाडियॉ चारों दिशाओं की ओर भ्रमण करती रहती है। मुख्य जंक्शन चौक के पास है तथा दूसरा प्रयाग स्टेशन है जो कि एलनगंज क्षेत्र के अन्तर्गत आता है। इसके द्वारा भी भारी मात्रा में धुएँ का विसर्जन होता है। जो वायु को दूषित करने में महत्वपूर्ण भमिका निभाती हैं। इलाहावाद के प्रदूषित क्षेत्र को दण्ड आरेख द्वारा प्रदर्शित किया गया है।

जल प्रदूषण - पवित्र गंगा एवं यमुना नदियों के संगम पर स्थित तीर्थराज प्रयाग में भी उक्त नदियों की मानव समुदाय ने प्रदूषण के भारी भार से थका दिया है। नगर के प्रमुख नालों एवं नालियों द्वारा इन नदियों में प्रति 78,000 लीटर प्रदूषित गंदे जल का विसर्जन होता है। इस दूषित जल प्रवाहित 32.164 किलोग्राम प्रदूषण भार का प्रतिदिन गंगा एवं यमुना नदियों में प्रवेश होता है। इस प्रदूषण भार का 70% भाग मात्र चार प्रमुख नालों (चाचर नाला, घघर नाला, इमर्जेन्सी आउट फाल तथा मोरीगेट नाला) द्वारा नदियों तक पहुँचाया जाता है। उपरोक्त नालों की तस्वीर तथा आँकड़ा आगे दिया गया है।

ध्वनि प्रदूषण भी स्वचालित वाहनों से ज्यादा होता है। चौक, खुल्दाबाद, करेली क्षेत्र में ध्वनि प्रदूषण बहुत अधिक हो जाता है। जिससे उस क्षेत्र में रहने वाले लोग प्रभावित होते हैं।

अध्याय -7 में हमने सम्पूर्ण कार्य का निष्कर्ष निकाला है। इसमें हमने बताया कि इस कार्य को हमने क्यों किया ? किस किस विषय को रखा ? उससे मेरे शोध कार्य का क्या सम्बन्ध है इत्यादि प्रदूषण का वातावरण पर क्या प्रभाव पड़ता है उससे क्या-क्या हानि होती है। वाहनों से उत्सर्जित पदार्थों का तापमान से कैसा सम्बन्ध है तथा उसका प्रभाव मानव जीवन पर किस तरह पड़ता है। इन सबका विशद विवरण प्रस्तुत है।

अनुक्रमणिका

सारणी-विवरण

मानचित्र-विवरण

चित्र-विवरण

अध्याय - 1

इलाहाबाद नगर का ऐतिहासिक परिचय

नामकरण

इलाहावाद शहर का प्राचीन नाम प्रयाग था। आज भी हिन्दुओं के धार्मिक जगत में बहुधा प्रयाग ही कहा जाता है। वर्तमान नगर पहले इसी नाम से ही जाना जाता था। प्राचीन नाम मात्र धार्मिक पीठ के रूप में जाना जाता है नगर के रूप में नहीं। प्राचीन नाम मात्र एक रेलवे स्टेशन प्रयाग के रूप में शेष है। प्रायः यह कहावत है कि ब्रह्मा द्वारा चार वेदों के प्राप्त करने के सम्मान में दस अश्वों का बलिदान यहाँ पर किया गया था। तभी से इसे प्रयाग नाम से जाना जाता है।

शब्दों की व्युत्पत्ति से प्रतीत होता है कि प्रयाग शब्द का प्रयोग यहाँ पर विशेष पशु बलि से है। जो यहॉ पर सम्पन्न हुई न कि दो नदियों के जल धारा के संगम से। बहुत से अंग्रेज लेखकों ने भी उपरोक्त विचार को प्रबल प्राथमिकता दी। परम्परागत जनश्रुति के अनुसार अकवर के राज के समय प्रयाग नाम का ब्राह्मण था उसी के नाम पर प्रयाग नाम इस शहर का पड़ा। परन्तु इसकी पुष्टि किसी ऐतिहासिक लिखित प्रमाण से नहीं है। इसके अलावा प्रयाग नाम बहुत पुराना है। क्योंकि चीनी यात्री ह्वेनसांग जो कि इस नगर में 7वीं सदी में आया था। अपने रिकार्ड में प्रयाग शव्द इस नगर के लिए प्रयोग किया था। इससे यह स्पष्ट है कि इस शहर का नाम प्रयाग, अकबर काल के पहले का है।

इसमें सन्देह नहीं कि इलाहाबाद नाम मुगल बादशाह अकबर ने इस शहर को दिया। अबुल फजल के रिकार्ड के अनुसार ''इलाहाबाद जिसका प्राचीन नाम प्रयाग था अकबर के राजकाल में प्रसिद्ध हुआ।

कहा जाता है कि अकबर प्रयाग में 1575 ई० में आया और इसकी सामरिक स्थिति से इतना प्रभावित हुआ कि यहाँ पर एक किला तथा नगर बसाने का आदेश दिया।

इलाहाबाद 1584 तक प्रयाग था। तदुपरान्त 1584 में अकबर ने प्रयाग को 'इलाहाप्रवास' जिसका अर्थ ईश्वर का निवास था, उपाधि प्रदान की जो आधा अरबी तथा आधा संस्कृत था जो बाद में फारसी में बदल कर इलाहाबाद हो गया। इस प्रकार वर्तमान नाम 400 वर्ष से कम समय का ही है।

इस बात के काफी साक्ष्य हैं कि 16वीं सदी में अकबर ने इलाहाबाद नाम को काफी बढ़ावा दिया फिर भी पुराने नाम के आगे यह नाम कल्पित ही लगता था। वास्तव में इस नगर के आस-पास के लोग प्रायः शहर को आल्हावास समझते जो कि बनाफर के जुड़वा बेटे के नाम पर ही जिसे अकबर नाम बदल कर इस्लाम में रुचि ले रहे हैं। कुछ लोग इस स्थान को मनु की पत्नी इला के नाम पर मानते हैं। परन्तु उपरोक्त विचारों का कोई ऐतिहासिक तथ्य नहीं है।

इस प्रकार इसमें सन्देह नहीं कि प्रयाग को अकबर महान ने ही इलाहाबाद नाम दिया। यह ध्यान देने की बात है कि प्रयाग नाम जन-मानस मस्तिष्क में इतना घर कर गया है कि दोनों नाम एक दूसरे के पर्याय बन गये हैं। फिर भी धार्मिक विचार से शहर का नाम प्रयाग है जो गंगा, यमुना एवं अदृश्य सरस्वती के संगम पर ही इस समय सरकारी नाम इलाहाबाद ही है जिसको पुराने नाम प्रयाग रखने के लिए कोई प्रस्ताव राज्य सरकार के पास नहीं है।

प्राचीन काल

इलाहाबाद एक महान पौराणिक स्थान है क्योंकि वैदिक काल के पूर्व से पुरातन धार्मिक आख्यानों में प्रयाग अपना स्थान रखता है। प्रारम्भिक काल में ही गंगा एवं यमुना नदियों का संगम आर्यों की अन्वेषक आँखों को आकर्षित करता रहा है जो गंगा की तलहटी में बसने के उद्देश्य से आये थे। पुरातन प्रयाग पवित्र स्थान हिन्दुत्व के जन्म के समकालीन मान्य है जिसके साक्ष्य के रूप में अनेक धार्मिक ग्रन्थ एवं लेख उपलब्ध हैं। आर्य जाति के प्रारम्भिक काल में ऋगवेद में (1400 ई०पू०) गंगा यमुना के संगम को अत्यधिक महत्वपूर्णता प्रदान की गई। परन्तु सर्वप्रथम प्रयाग के बारे में वर्णन वाल्मीकि रामायण में किया गया जिसकी रचना 1000 ई०पू० में की गई। इस महाकाव्य के अनुसार प्रयाग एक जंगल के छोर पर स्थित था। जो श्रृंगवेरपुर (आधुनिक सिंगरौर) से पूरब की तरफ फैला है जो इलाहाबाद से 22 मील है। रामायण में राम, लक्ष्मण, सीता का वनगमन के समय चित्रकूट के रास्ते में प्रयाग का वर्णन मिलता है। फिर प्रयाग का वर्णन मनुस्मृति में मिलता है। जो 2000 ई०पू० के लगभग रचित है। इसके अतिरिक्त प्रयाग का वर्णन महाभारत में भी है जिसकी रचना ईसा पूर्व चौथी सदी में हुई। हिन्दु प्रयाग महाकाव्य में प्रयाग का वर्णन तीर्थ स्थान के रूप में है। पुराणों में प्रयाग का वर्णन प्रायः पाया जाता है। मत्स्य एवं पद्म पुराण का एक भाग प्रयाग महात्स्य पर है। मत्स्य पुराण के अनुसार प्रयाग का विस्तीर्ण क्षेत्र 5 योजन है जो लगभग 45 मील के बराबर है। परन्तु पहले के संस्कृत के ग्रन्थ प्रयाग की राजनैतिक इतिहास पर कोई प्रकाश नहीं डालते हैं। फिर भी इस सत्य से इन्कार नहीं किया गया कि प्रयाग का महत्व पुरानी पौराणिक लेखों ग्रन्थों में वर्णन विस्तृत रूप से किया गया।

उपरोक्त तथ्यों से स्पष्ट है कि प्रयाग को अत्यन्त पवित्र स्थान के रूप में भारतीय जनमानस में मान्यता आर्य सभ्यता के उद्भव के समय से प्राप्त है।

अर्द्ध ऐतिहासिक कथाओं एवं परम्पराओं को पीछे छोड़ते हुए अगर हम प्राचीन भारतीय इतिहास के पन्नों को देखें तो छठी ईसा पूर्व शताब्दी में प्रयाग वत्स राज्य के 16 भागों में एक था। कौशाम्बी वत्स राज्य की राजधानी थी जो इस समय यमुना के बायें किनारे पर कोसम गाँव के रूप में इलाहाबाद से दक्षिण पश्चिम तरफ 32 मील की दूरी पर पहाड़ी टीले पर स्थित है। कहा जाता है कि भगवान बुद्ध इस स्थान को पवित्र किये थे जब वे प्रयाग की गंगा पार करके वाराणसी गये थे। सीधे वरान्जा से।

जव चौथी सदी ई०पू० गंगा घाटी के राज्य काशी कोशल तथा वत्स चन्द्रगुप्त मौर्य के द्वारा मगध राज्य में विलीन कर लिए गये तब प्रयाग मौर्य राज्य में आ गया। अशोक महान के अतिरिक्त किसी अन्य मौर्य राजवंश का घनिष्ठ सम्वन्ध प्रयाग से नहीं था। ऐतिहासिक स्तम्भ जो इस समय भी इलाहाबाद किले में स्थित है। एक मात्र साक्ष्य अशोक के इस नगर से घनिष्ठ सम्बन्ध को प्रदर्शित करने के लिए काफी है। जो उसके वास्तु कला एवं सत्ता स्थायित्व प्रेम को प्रगट करता है। प्रथम सदी के अन्त में प्रयाग कुशान शासन के अधीन आ गया जब कनिष्क का राज्य वाराणसी तक फैल गया। प्रयाग की राजनैतिक इतिहास तीसरी सदी में धूमिल रहा। चौथी सदी में प्रयाग गुप्त राजाओं के शासन मगध के अधीन आ गया। 326 ई० में समुद्रगुप्त मगध सिंहासन पर आसीन हुआ। जिसकी विजयों का उल्लेख स्तम्भ पर खुदा है। चीनी यात्री फाह्यान भारत की यात्रा पर चन्द्रगुप्त द्वितीय के कार्यकाल में आया। पॉचवी सदी की प्रथम दशक में कौशाम्बी जाते समय वह प्रयाग आया। परन्तु दुर्भाग्यवश उसने प्रयाग के बारे में बहुत संक्षिप्त में लिखा।

प्रयाग मगध शासन के अन्तर्गत उत्तरी भारत में हूणों के आक्रमण के समय (छठी सदी के प्रारम्भ) तक था। उन्होंने गंगा के समय (छठी शदी के प्रारम्भ) तक था। उन्होंने गंगा एवं यमुना के किनारे बसे प्रमुख स्थानों को उजाड़ डाला। हूणों के आक्रमण से मगध शासन का नाश हो गया तथा लगभग आधी शदी के बाद इसके पश्चिमी भाग में भौखाड़ी राज्य स्थापित हुआ। इशान वर्मन (550 - 576) जिसने हूणों को भगा दिया। परन्तु सातवीं शदी के प्रथम दशक में हर्षवर्धन जो थानेश्वर का था इशान वर्मन को 606 ई० में हरा दिया और सम्पूर्ण उत्तरी भारत हर्ष वर्धन के राज्य में आ गया। हर्षवर्धन के शासन काल में प्रसिद्ध चीनी यात्री ह्वेनसांग भारत आया जिसने प्रयाग के बारे में विस्तृत एवं मूल्यांकन विवरण अपनी यात्रा की किताब में किया। वे लिखते हैं राजधानी के दक्षिण एवं पश्चिम तरफ एक स्तूप अशोक द्वारा बनवाया गया है। संगम पर देवा मंदिर (शायद पाटलपुरी मंदिर) शहर के मध्य तथा अक्षयवट है। उसने कहा कि मैं प्रयाग में धार्मिक कृत्यों के सम्पन्न होते देखा तथा प्रयाग महात्य विशेष रूप से तीर्थ यात्रियों द्वारा स्वेच्छा से प्राणाहुति देना और संगम एवं नगर के बीच विशेष रूप से दान के लिए बालू कणों पर घेरा डाले जमीन पर जहाँ राजा हर्ष महन्ती सभा प्रत्येग पाँच वर्ष में एक बार करते हैं और गरीब धार्मिक तथा याचक व्यक्तियों को, जो धन एकत्रित किये रहते दान देते हैं।

हर्ष की मृत्यु (648 ई०) राजनैतिक संदेह तथा अन्धकार के बीच रह गया। तथा प्रयाग का इतिहास भी आठवीं शदी तक अभेद्य अंधकार के गर्त में चला गया। इसके बाद प्रयाग पाल शासक गौड़ के अधीन हुआ तदुपरान्त गूजर प्रतिहार राजपूतों ने कन्नौज से नौवीं तथा ग्यारहवीं शदी तक राज्य किया। गूजर - प्रतिहार - गहरबार राजा के रूप में आये जो बाद में राठौर कहलाये। कन्नौज पर ग्यारहवीं सदी तक राज्य किये। प्रयाग कन्नौज के अधीन तब तक रहा जब तक कन्नौज के राजा जयचन्द को 1194 ई० में मुसलमान शासक शहाबुद्दीन के हाथों पराजय नहीं हो गई। जिसने गंगा की घाटी तथा वाराणसी तक प्रभुत्व फैलाया।

प्रयाग के प्राचीन हिन्दुकाल के इतिहास का विश्लेषण करने से पता चलता है यह स्थान कभी भी राजकीय संरक्षण का केन्द्र नहीं रहा। यह प्रधानता को कभी प्राप्त नहीं किया। प्रथम तो यह कभी भी प्रान्त का प्रमुख कौशाम्बी के निकट होने के कारण नहीं हो पाया। दूसरे यह कि वुद्धिस्टों को यह स्थान आकृष्ट नहीं कर पाया। इसी कारण वुद्धिस्ट राजाओं ने इसे प्राथमिकता नहीं दी और बाहरी बुद्धिस्ट यात्रियों से भी लेशमात्र वरीयता नहीं मिली। लेकिन जव बुद्ध धर्म का ह्रास प्रारम्भ हुआ तो कौशाम्बी अपना महत्व खोने लगा और प्रयाग तब प्रमुखता ग्रहण करने लगा तथा नाम और यश 7वीं सदी में जब ह्वेनसांग आया तो कौशाम्बी की अपेक्षा अधिक बड़े शहर के रूप में प्राप्त किया। यह ध्यान देने योग्य बात है कि प्रयाग को पहली वार प्राचीन इतिहास में नगर का दर्जा प्राप्त हुआ।

मुस्लिम काल

मुस्लिम काल के दो महत्वपूर्ण पहलू प्रयाग के इतिहास में अलग किये जा सकते हैं। मुगलों के प्रारम्भिक काल में प्रयाग की स्थिति नगण्य थी। जबकि मुगल काल में नये नाम इलाहाबाद के रूप में बहुत महत्वपूर्ण स्थान हो गया। 12वीं शदी में मोहम्मद गौरी ने जब कड़ा मानिकपुर सूबा बनाया तो इलाहाबाद मुसलमानों की धार के नीचे आया। प्रान्तीय गवर्नर की कड़ा में गद्दी स्थापित होना एक ऐतिहासिक महत्वपूर्ण घटना है। जिसके फलस्वरूप किले का निर्माण हुआ। जिसे पहले राजा जयचन्द ने बनवाया था। इस प्रकार प्रयाग दो नदियों के संगम अपने समय जल परिवहन का उत्तम साधन उच्चकोटि का स्थान प्रमुख्यता प्राप्त करते हुए भी मुस्लिम शासकों का ध्यान आकृष्ट न कर सका। लगातार 13वीं शदी से 16वीं सदी तक प्रयाग देश के राजनैतिक विकास की मुख्य धारा से अछूता सुसुप्त अवस्था में अकबर के काल के पहले तक पड़ा रहा। यह समय प्रयाग के इतिहास का काला समय था। इस काल मः विद्रोहियों ने सर उठाया तथा खून खराबा होता रहा। कड़ा इससे पूरा प्रभावित रहा और कुछ भी खास प्रयाग के इतिहास में इस समय नहीं हुआ।

एक नया अध्याय मुगलों के स्थापना से 16वीं सदी के प्रथम चौथाई काल में प्रारम्भ हुआ। इस समय को विकास एवं उन्नति के समय के रूप में जाना गया। शायद शेरशाह के समय (पाँचवें दशक 16वीं ई०) में ग्रान्ड ट्रन्क रोड आगरा से कड़ा और उसके पूर्व झूँसी तथा जौनपुर की तरफ बहुत सी सराय के साथ निर्माण कार्य हुआ। अकबर के शासन काल को प्रयाग का स्वर्णिम काल कहा जा सकता है। 16वीं सदी के तीसरे चतुर्थांश में अकबर जब विद्रोहियों को दबाने में व्यस्त था उस समय प्रयाग में उसका आगमन हुआ। बहुत कुछ संभव है इसी समय उसके मन में सामरिक महत्व के उद्देश्य से किला बनाने का विचार आया होगा। अकबर के समय का प्रसिद्ध इतिहासकार अब्दुल कादिर बदायुनी ने लिखा है। 23वीं AH 982 (1574 ई०) को महामहिम अकबर का पदार्पण प्रयाग में हुआ जिसे लोग इलाहावास कहते हैं, गंगा यमुना के संगम पर शाही शहर बसाने की नींव रक्खी। जिसे उसने इलाहावास

कहा। इतिहासकार ने इस बात का भी वर्णन किया है कि पवित्र संगम पर आये वृक्ष पर चढ़ कर तीर्थ यात्री गहरे पानी में कूद कर प्राणोत्सर्ग करते थे (शायद यह अक्षय वट था) उसी के समकालीन इतिहासकार निजामुद्दीन अहमद ने जवाहती-ए-अकबरी में लिखा है कि "जिस समय मिर्जा कॉ गुजरात भेजे गये (1583 ई०) शहंशाह ने गंगा- यमुना के संगम पर एक किला तथा शहर का निर्माण किया जिसका नाम इलाहाबाद रखा। शहंशाह आगरा से नाव पर प्रयाग आकर सुखमय चार माह बिताए।

नगर शीघ्रता से महत्व ग्रहण करता गया और अकबर के शासन के अन्तिम समय तक शहर बड़ा रूप ले चुका था। इसके महत्वपूर्ण उद्योग भी नावों का निर्माण करना था कहते हैं यहाँ से नदी के माध्यम से समुद्र के लिए वहुत वड़ी संख्या में बड़ी नाव बना कर भेजी जाती थीं। किले के निर्माण पूर्ण हो जाने के बाद इलाहाबाद - जौनपुर के बजाय सूबे की राजधानी हो गया और कड़ा अपना राजनैतिक महत्व खो चुका था। (चित्र संख्या - 1.1)

अगर किला अकबर के इलाहाबाद के प्रगति लगाव एवं संरक्षण का ध्यान दिलाता है तो खुशरूवाग शहंशाह जहॉगीर के सम्बन्धों को प्रकट करता है। अकबर के शासन काल में ही सलीम जो बाद में शहंशाह जहाँगीर हुआ, इलाहाबाद का सूबेदार नियुक्त हुआ जो यहाँ पर रहता था। वर्तमान खुशरूबाग का निर्माण उसी ने करवाया, जिसमें उसके वेटे खुशरू का मकबरा है साथ में उसकी माँ और बहन का भी मकबरा है। अकबर और जहाँगीर के बाद अन्य कोई मुगल बादशाह का लगाव इलाहाबाद से नहीं मालुम पड़ता है और मुगल बादशाहों के काल में इलाहाबाद शहर उतार पर रहा। फिर भी एक फ्रांसीसी यात्री ट्रवरनियर के अनुसार 100 साल बाद 1665 में औरंगजेब के समय इलाहाबाद एक बड़ा शहर था। यह कहा जाता है कि 1668 में अपने प्रवास के समय अपने पुत्र शम्भा जी के साथ आगरा से आकर दारागंज में ठहरे थे और एक पन्डा को सुपुर्द कर चले गये थे। 17वीं सदी के अन्तिम दशक में सिपाहदार खाँ इलाहाबाद का सूबेदार हुआ उसके नाम पर शहर के पश्चिमी छोर पर ग्रान्ड ट्रंक रोड पर सिपहदार गंज (सूबेदार गंज) बसाया।

18वीं सदी में इलाहाबाद मुगलों के सूबेदार के द्वारा शासित था लेकिन कमजोरी एवं कुशासन तथा विद्रोह के कारण स्थिति संदेहप्रद हो गई। सूबा तथा शहर इलाहाबाद अवध के नवाब बजीर सफदरजंग के अधीन चला गया (1743 ई०) अवध शासन के अन्तर्गत इलाहाबाद मध्य भारत के लिए रूई के व्यवसाय का बहुत बड़ा केन्द्र हो गया। इस समय तक मराठा शक्तिशाली हो चले थे और पेशवा बाजीराव के अध्यक्षता में कई आक्रमण किये और 1739 में इलाहाबाद नगर रघुजी भोंसले के अधीन हो गया जो बाद में अवध के नवाब द्वारा अविजित कर लिया गया। लेकिन एक सफल युद्ध अभियान जो इलाहाबाद शहर पर फरूखाबाद के नवाब द्वारा वर्ष 1750-51 में हुआ से यह स्पष्ट हो गया कि अवध की शक्ति क्षीण हो चुकी है। पूरा शहर खुल्दाबाद से किला तक जलाकर राख कर दिया

गया। कुछ भी नही बचा केवल शेख मो० अफजल इलाहाबादी के मकान और दरियाबाद के मकान जो दरियावाद के मकान जो शिया पठानों के थे।

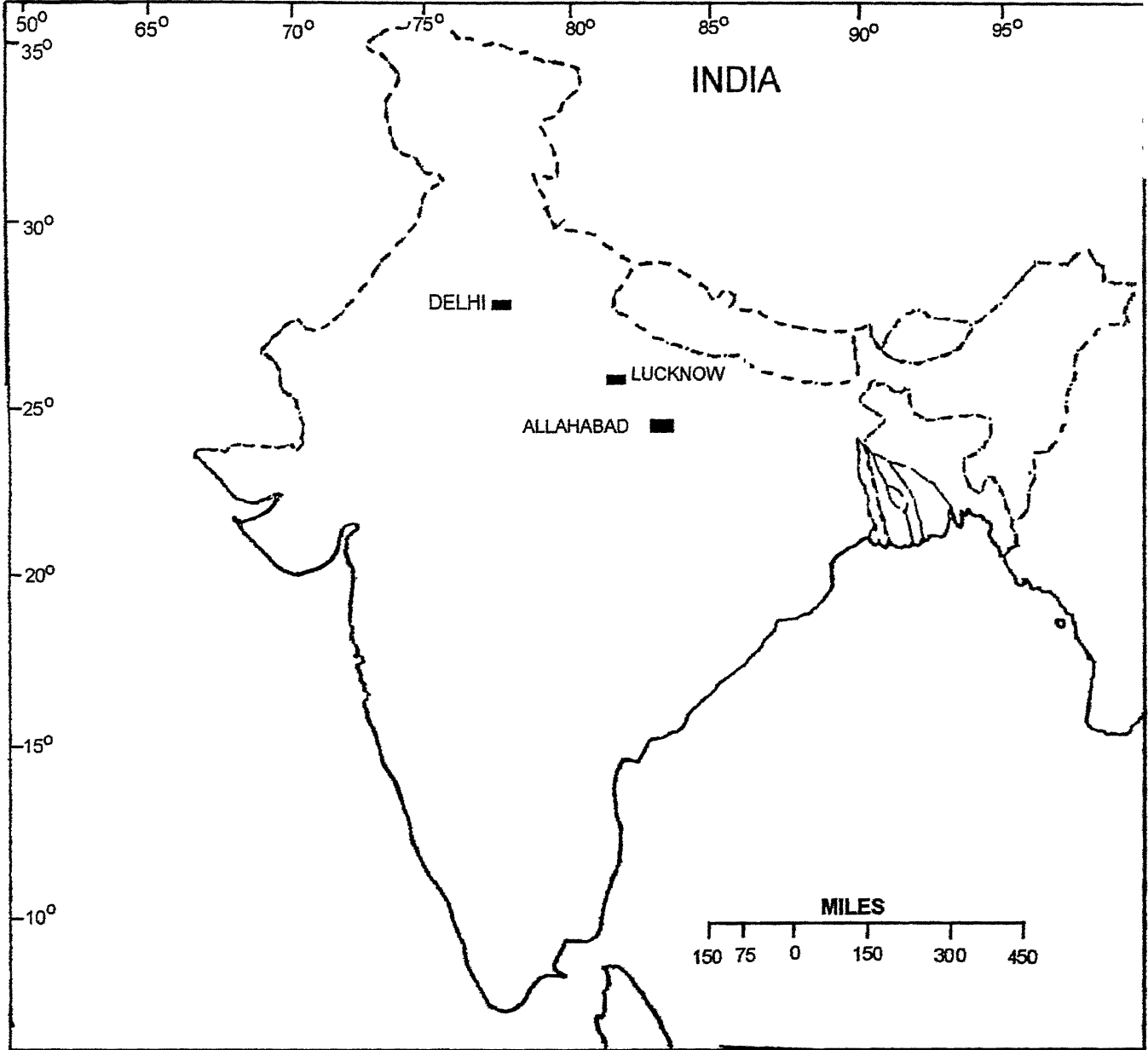
1757 में अवध के नवाब ने इलाहाबाद पुनः अहमद खाँ से प्राप्त कर लिया। जब बक्सर की लड़ाई (1776) में मीर कासिम बंगाल का सूबेदार अवध का नवाब शुजाउद्दौला और दिल्ली के गृह विहीन बादशाह शाह आलम अंग्रेजों से हार गये तव सूवा तथा इलाहाबाद शहर शाह आलम को दे दिया गया। लेकिन जब अंग्रेजों को पता चला कि वादशाह और मराठों में गठबन्धन हो गया है तो अंग्रेजों ने दो जिले इलाहाबाद और कड़ा को 50 लाख रु० में अवध के नवाब के हाथ बेच दिया। एक संधि शुजाउद्दौला के साथ की गई जिसके अनुसार अतिरिक्त सुरक्षा वल अवध में रखा जायेगा जिसका निश्चित खर्च नवाव को देना होगा। उसकी मृत्यु के बाद उसका बेटा आशुफुद्दौला जिसकी नई संधि के तहत जो इलाहाबाद का मालिक था उसे किले में रखे गये सिपाहियों के खर्चे देने के लिए बाध्य किया गया। बहुधा भुगतान बकाया ही रह जाता अतः नवाब सादत अली ने किले को लौटा दिया तथा दूसरे जिलों के साथ इलाहावाद को लार्ड वेसली को 14 नवम्वर 1801 में लखनऊ की संधि के अनुसार लौटा दिया। इस प्रकार इलाहाबाद जिला अंग्रेजों के अधिपत्य में आ गया। इलाहाबाद शहर का एक दृश्य (चित्र संख्या 1.2)

अंग्रेजी काल : ब्रिटिश राज के आगमन होने से लगातार इलाहाबाद का विकास का युग चलता रहा। दो नाव चलने योग्य नदियों के संगम होने के कारण शहर का दावा प्रान्त की राजधानी होने का प्रबल रूप में था। इसके अतिरिक्त अकवर द्वारा अभेद दुर्ग बनाये जाने से अंग्रेजों के लिए सुरक्षा भी अच्छी सुगम थी। इसलिए इलाहाबाद के लिए प्रमुखता बढ गई। वैसे भी मुगल काल में सूबे की राजधानी इलाहाबाद ही थी। यह 1934 का वर्ष था जब इला० उत्तरी पश्चिमी प्रान्त की राजधानी बन गया। किन्तु यह सम्मान थोड़े समय के लिए रहा और राजधानी 1935 में आगरा स्थान्तरित हो गई। परन्तु 1858 में पुनः स्वतंत्रता की प्रथम लड़ाई खत्म होने पर इलाहाबाद पुनः राजधानी आगरा से स्थानान्तरित होकर आ गई। नगर के शान्तिपूर्ण विकास में बाधा केवल 1857 में हुई जब सारे राष्ट्र को विद्रोह की ज्वाला निगल चुकी थी। स्वतंत्रता की प्रथम लड़ाई में अन्य शहरों की तरह यह शहर भी सक्रिय भाग लेने में अग्रणी रहा।

नगर के विकास के इतिहास में 19वीं सदी के मध्य में रेलवे का आना भी प्रमुख घटना है। रेल रोड का निर्माण 1857 से प्रारम्भ होकर 1912 सम समाप्त हुआ जब इलाहाबाद - बनारस सेक्सन बी०एन० डब्ल्यू (जो आज उ०पू० रेलवे है) बना। उ० पूर्वी दक्षिणी क्षेत्रों से सम्बन्ध रखने के लिए कानपुर रेल से सम्पर्क में 1859 में ही आ गया परन्तु कलकत्ता 1885 में यमुना पर पुल बनने पर ही रेल सम्पर्क में आया। दो वर्ष बाद शहर जबलपुर से सम्पर्क में आया जब रेल बन गई। किन्तु शहर का केन्द्र होना तभी सफल हुआ जब 50 साल बाद इस सदी के प्रारम्भ में रेल उत्तर में गंगा पार से सम्पर्क में आई। गंगा पर कर्जन पुल फाफामऊ के निकट 1905 में तथा इजातपुल झूँसी के

निकट 1912 में बना। रेलवे के अतिरिक्त इलाहाबाद उत्तरी भारत के बहुत से शहरों से पक्की सड़क से सम्वद्ध हुआ। इस प्रकार इलाहावाद एक प्रमुख केन्द्र बन गया। जहॉ से चारों तरफ आना जाना सुगम हो गया और क्षेत्रीय सम्पर्क के लिए प्रमुख केन्द्र वन गया।

वास्तव में शहर का चौमुखी विकास प्रान्त की राजधानी बनने से हुआ जो गत शताब्दी के उत्तरार्ध काल में हुआ। एक बड़े नागरिक स्टेशन की स्थापना अंग्रेज नागरिकों के लिए एवं पश्चिम में (बढ़ती आबादी जो अप्रत्याशित रूप से) फौजी छावनी वनी। नगर पालिका 1863 में इस उद्देश्य से बनी की प्रचुर मात्रा में पुलिस बने तथा जन कल्याण के कार्यक्रमों में अपेक्षित सुधार हो सके। आगरा से हाईकोर्ट 1858 में चार आयताकार दो मंजिला भवन में ईटों से बने हुए जिसकी भीतरी दीवाल बालू के पत्थरों की वनी है में स्थानान्तरित हुआ। जो 1870 में पूरा बन गया। वर्तमान हाईकोर्ट का भवन 1916 में बना। ऊपर के चार भवन को ए०जी० आफिस पब्लिक सर्विस कमीशन आफिस, रेवन्यू बोर्ड तथा शिक्षा निदेशक कार्यालय अधिगृहीत किये। जब राज्य सरकार लखनऊ को तीसरे दशक के प्रारम्भ में चली गई। इस काल में जन कल्याण के कई संस्थान वने जिसमें मुख्य रूप से इलाहाबाद विश्वविद्यालय तथा हायर सेकेन्डरी परिषद ही शहर में एक अस्पताल (काल्विन जो अब मोती लाल नेहरू है) 1861 में खुला। उसके बाद कई खुले। जनता के उपयोग की सेवाओं के अतिरिक्त जल, विद्युत, सीवर, टेलीफोन बस आदि सेवाओं का सृजन हुआ। इलाहाबाद वाटर वर्क का कार्य 1891 में पूरा हुआ तथा विद्युतघर 1916 में बना। इलाहाबाद विकास ट्रस्ट अपने अभ्युदय 1921 के समय से बहुत सड़कों का चौड़ा करना पार्क गृह निर्माण योजना को पूरा किया। पिछले 100 वर्षों में नगर ने चौमुखी विकास किया साथ ही यह भी उल्लेखनीय है कि उसी समय में जनसंख्या वृद्धि 360% बढ़ गई। किन्तु केवल एक मात्र कारण नगर विकास गिरा वह है राज्य का मुख्यालय लखनऊ को हो जाना। स्वतंत्रता के आगमन के साथ ही नये युग के सूत्रपात होने से शहर के इतिहास में पिछले दशक में नैनी औद्योगिक विकास के साथ ही जल आपूर्ति, जल विकास, सीवर आदि में काफी विकास हुआ। (मानचित्र संख्या 1.1)

भारत में इलाहाबाद की स्थिति

मानचित्र संख्या 1.1

संगम के खिसकने सम्वन्धी मतभेद

इलाहावाद शहर का धरातल गंगा-यमुना के मध्य मे स्थित है। दो नदियों के संगम के कारण ही इसका महत्व है। कुछ समय पहले मंगम के खिसकने के वारे में घोर विवाद था। डा० के० एन० काटजू जिन्होंने वाल्मीकी रामायण को सवूत में रखते हुए सुझाव दिया कि संगम 1000 वी०सी० के लगभग वॉदा जिले के राजापुर के पास था। उनके विचार की सहमति मित्तल और धोवा ने भी की। इन लेखकों ने साहित्यिक सवूत दिया कि संगम 3000 वर्ष पूर्व राजापुर के निकट था जो धारा के खिसकते रहने से वर्तमान स्थिति में आया। दूसरी तरफ शास्त्री और वल्लभ शरन ने यह वताने की कोशिश की कि संगम राम के समय में भी यहीं पर था। यह ध्यान देने योग्य बात है कि उपरोक्त लेखक एक या दो को छोड़कर जिन्होंने साहित्य को उदाहरणों के सहारे इस ज्वलन्त प्रश्न को समझाना चाहा। लेखक जव इस प्रश्न की जॉच करने लगे तो उन्होंने ज्योतिष, पुरातन भूगोल तथा काल्पनिक वातों के ऊपर पूरा ध्यान दिया। कानिघम के अनुसार पौराणिक कथाओं के अनुसार सिंगरौर गंगा से 22 मील उत्तर पश्चिम इलाहावाद में स्थित है संदेह मे परे है। श्री राम दल सहित गंगा को इसी स्थान पर पार किये और प्रयाग को प्रस्थान किये। जो गंगा यमुना के संगम पर स्थित है। मात्र एक नजर अगर नक्शे पर डाली जाय तो स्पष्ट हो जाता है कि सिंगरौर प्रयाग और राजापुर को एक साथ नहीं छू सकती जव गंगा शृंगवेरपुर (सिंगरौर) आ गई तो राजापुर कैसे लौट जायेगा।

वाडिया एवं क्षिबर के अनुसार उत्तरी भारत में नदी पश्चिम से पूरब को वहती है पूरब से पश्चिम को नहीं यह ध्रुव सत्य है। इस प्रकार धारा ढाल की तरफ वहती है चढ़ाव की तरफ नहीं।

इस प्रकार राजापुर में सगम का होना असत्य हो जाता है। पौराणिक कथाओं एवं उत्तरी भारत में नदी के वहाव की दिशा से प्रभावित होकर हो सकता है। संगम कुछ पूरव खिसका है परन्तु यह ज्यादा नहीं खिसकता है क्योंकि झूँसी के भीटे तथा भौगोलिक परीक्षणों पुरातत्वों के साक्ष्यों, ज्योतिवा के आलेखों से स्पष्ट यही है कि संगम इसी स्थान पर रहा।

उपरोक्त विवेचन का मतलव यह नहीं है कि संगम थोड़ा वहुत भी स्थान न बदला हो। हो सकता है 400 वर्ष पूर्व यह किला बनने के पहले तथा बाँध बनने के पहले झूँसी और कर्नलगंज के बीच रहा हो। गर्मी में झूँसी पर और बरसात में कर्नलगंज तक। यह भी संभव हो कि दोनों नदियाँ स्वतन्त्रतापूर्वक स्थान बदलती रही हो पूरब में हासिमपुर और लूथर रोड। वाल्मीकि रामायण प्रयाग महात्म और गहन विवेचन के अनुसार अकबर के समय में यमुना शहर के दक्षिण में सटकर रहस्य धारा में बहती थी। जहाँ कोई नहीं रहता था जिसे विकिर तीर्थ कहते थे जो अब विकिर देवरिया है।

अगर उपरोक्त बात बढ़-चढ़ कर मालूम हो रही हो तो तीन धारायें अभी भी समझी जा सकती है क्योंकि जहॉं यमुना शहर मे घुसती है बलुआ घाट, ककरहा घाट, करेली बाग में नदी का स्तर काफी नीचा है। वाल्मीकि और अध्यात्म रामायण के अनुसार यमुना के पुराने बहाव का रास्ता बलुआ घाट मुट्ठीगंज होते हुए रामबाग, जार्जटाउन, टैगोर टाउन था। इस प्रकार अनेक विद्वानो के संगम के खिसकने सम्बन्धी अपने-अपने विचार हैं।

नगर का पुरातन इतिहास

वाल्मीकि रामायण के अनुसार कोई ऐसा शहर नही था और न ही प्रयाग नाम का कोई गॉव था। मात्र ऋषि भारद्वाज का आश्रम था। रामायण काल में प्रयाग न तो कोई शहर न गाँव और न तो कृषि योग्य भूमि थी जो वत्स देश मे वर्णित होती। प्रयाग मात्र एक वन था जो गगा यमुना के दोआव में फैला था। इस प्रकार यह स्पष्ट है 1000 ई० पू० प्रयाग एक शहर नही था वल्कि यह तपोभूमि थी जो गंगा यमुना के संगम के निकट थी और अगर प्रयाग नाम का शहर था तो ह्वेनसांग के कितावों में होने के वाद भी स्थित होता।

वुद्धकाल जो 600 ई०पू० के लगभग था, पाली भाषा मे लिखी गई कितावो में प्रयाग नही है। मझिम निकाय के अनुसार जहॉ वहुआ (बूढ़ी राप्ती), सुंदरिका, सरस्वती तथा बहूमति (बागमती, नेपाल में) नदियॉ थीं, गया और प्रयाग तीर्थ मात्र थे। गंगा के घाट थे। प्रयाग शहर का वर्णन, बुद्ध धर्म की प्रसिद्ध पुस्तक महावस्तु और ललित विस्तार में नही है। इस प्रकार पाली और संस्कृत कितावों में या तो प्रयाग शहर नहीं है अथवा वौद्धों की जानकारी मे नही था। इस प्रकार हम इस तथ्य पर आते हैं कि वुद्धकाल में प्रयाग नामक शहर नहीं था। हो सकता है कि यह दूसरे अर्द्धकाल अथवा वाद के वुद्ध काल में हुआ हो।

टाड के अनुसार प्रयाग राजपूतों का सबसे पुराना शहर है जो कि मेडीरेयिन शासनकाल में था और मेगास्थनीज ने चौथी सदी ई०पू० में प्रयाग का दर्शन किया था। यद्यपि प्रयाग का प्रश्न प्रसिद्ध वैशाली अथवा पाली वुद्धवा के समय था और जो गंगा यमुना के संगम पर चन्द्रगुप्त मौर्य के समय में भी था। एस०सी० काला के अनुसार जो इलाहावाद म्यूजियम के संस्थापक थे जो अब झूँसी और प्रयाग के बारे में लिखते हैं कि अशोक ने नगर के मध्य में पत्थर का स्तम्भ लगाकर उत्सव मनाया और चम्पक वाग में जो शहर के पूर्वी व दक्षिणी हिस्से में है एक स्तूप का भी निर्माण किया। जिसकी दीवारें 100 फीट से भी ऊँची ह्वेनसाग की यात्रा के समय थी।

अलवरूनी द्वारा ह्वेनसांग के प्राचीन शहर के विविध वर्णन पर ध्यान नहीं दिया गया। जो कि अपने समय के सबसे प्रसिद्ध इतिहासकार थे। महमूद गजनी के समय अलबरूनी ने प्रयाग की यात्रा शायद 11वीं सदी में की परन्तु नगर के वर्णन के अतिरिक्त उसने प्रयाग में वृक्ष (अक्षय वट) के बारे में लिखा।

इस प्रकार उनके समय में प्रयाग शहर गंगा यमुना के संगम पर नहीं था केवल अक्षयवट था। जब मुहम्मद गजनी ने गंगा के किनारे फतेहपुर में फौज को कब्जे में किया तो वह बुंदेलखण्ड बिना प्रयाग हुए नहीं जा सकता था तो क्या प्रयाग रौंदने योग्य शहर नहीं था। पुनः उसने जब बनारस पर कब्जा किया तो वह प्रयाग होकर ही गया

लेकिन ऐसा कही लिखा नही मिला। इस प्रकार यह स्पष्ट है कि प्रयाग 11वीं शताब्दी तक गंगा यमुना के संगम पर नही था। कनिघम भी इस विचार मे सहमत था कि प्रयाग अलवरूनी के समय मे था।

फिलहाल यह स्पष्ट है कि प्राचीन शहर प्रयाग मुसलमानों के आगमन से पूर्व विलुप्त था। दूसरा विचार यह भी है कि वर्तमान इलाहावाद शहर अकवर के पहले नहीं था। लेखक व्यक्तिगत रूप से इस विचार का नही है क्योंकि प्राचीन काल मे गंगा यमुना के संगम पर शहर था और अकवर ने उसी शहर का जीर्णोद्धार करके नया नाम इलाहावाद रख दिया इसमे संदेह नही कि अकवर ने इलाहावाद शहर को वर्तमान स्थिति में लाया जिसके अतिरिक्त उसने अपने शासन काल के 21वें वर्ष मे एक किले का भी निर्माण किया। यह सम्भव है कि प्राचीन प्रयाग या तो उस काल में उजड़ गया या नदियों की धारा में विलीन हो गया था। अकबर के समय का इतिहासकार अब्दुल कादिर वदायुनी के अनुसार नदी के किनारे वहुत ऊँचा पेड़ स्थित था। जो कि संगम से एक मील की दूरी पर 7वी सदी में था। अतः यह विल्कुल संभव है कि 9वीं सदी में इन नदियो के कटान से विस्तृत बलुई मिट्टी का मैदान संगम से लेकर के नगर तक वह गया और इस प्रकार केवल नदी के किनारे पवित्र पेड़ बच गया। इस प्रकार यह निश्चित हो गया कि आधा शहर नदी में वह गया और आधा शहर इसके निवासियों द्वारा ही उजाड़ दिया गया।

डा० काला के अनुसार नियमानुसार झूँसी की खुदाई से नया अध्याय आर्यों के व्यवस्थित होने और प्रयाग के स्थित होने से खुल सकता है जो कि अभी भी संदेह के घेरे में है। अतः मैं यह कहना चाहूँगा पुरातत्व विचारों के आधार पर व पुरानी पुस्तकों के आधार पर निःसंदेह वहुत पुराना शहर नही है परन्तु विदेशी जातियों के वर्णन के आधार पर प्राचीन नगर होना सिद्ध है।

नगर की उत्पत्ति

ेनर ने कहा कि शहर की उत्पत्ति विवादास्पद एवं जटिल है। किसी भी शहर की उत्पत्ति पर कार्यात्मक और परिवेश के सूत्र साथ-साथ होते हैं। अधिकतर शहर कार्य के अनुसार निर्धारित होते हैं और उनमे उस विषय के गुण विद्यमान होते है लेकिन फिर भी उनमें स्थान का पर्यावरण स्थल और साधन मिलकर प्रभाव डालते है फिर भी नगर के उत्पत्ति के तत्व विभिन्न समय में विभिन्न प्रकार के है।

प्राचीन उत्पत्ति

पहले के पृष्ठों मे ये नोट किया गया है कि वर्तमान शहर प्राचीन शहर प्रयाग के समीप वसा है। यह ध्रुव सत्य है कि प्रारम्भ में जहॉ पर कृषि उत्पादन अधिक होता है वहाँ पर शहर व्यवस्था होती है और वह स्थान बहुधा नदियो के प्रभावित क्षेत्र में होता है। जहॉ पर अतिरिक्त उत्पादन जल परिवहन द्वारा प्रयोग में लाया जाता है। इसके अतिरिक्त कुछ और भी मानव आवश्यकतायें हैं जो प्रारम्भिक शहरीकरण की संतुष्टि प्रदान करते हैं। भारतवर्ष में नदियों के संगम पर वहुधा प्रारम्भिक नगरीय व्यवस्था किसी विशेष धार्मिक भावना से जुड़ी हुई होती है। ऐसे पवित्र स्थान वहुत वड़े मनुष्यों के समूह को मेले के रूप में आकर्षित करते हैं। प्रयाग तीन पवित्र नदियों के संगम पर धार्मिक विचारो के अनुसार स्थित है जो कि इतना पवित्र है कि सदियों से महान भारत भूमि के निवासियों की ऑखों में अविस्मरणीय है। त्रिवेणी एक निश्वित अन्तराल पर पूरे देश के तीर्थ यात्रियों को आकर्षित करती रहती है। इसलिए संगम के निकट एक स्थाई व्यवस्था जो तीर्थ यात्रियों की जरूरतों को पूरा करे अस्तित्व में आई। वढ़ते हुए व्यापार और प्रारम्भिक शहरीकरण एक भले पूरे शहर का रूप आदि के दिनों में हो गया। जो कि नये व्यवसाय के विकास जैसे - नाव, मकान, लकड़ी, पत्थर, सोना, चाँदी, ताँबा कीमती पत्थर, आभूषण कपड़े इत्यादि के रूप में फैल गया। और प्रारम्भिक काल में गंगा-यमुना ने अपने जल परिवहन द्वारा इसे और बढ़ाया इस प्रकार प्रयाग के भौतिक दशा और सास्कृतिक, धार्मिक परिवेश ने उत्पत्ति ली। इसके अतिरिक्त नदियों से सुरक्षित स्थान और स्थाई जल आपूर्ति भी सुनिश्चित थी। यह कहा जाता है कि हिन्दुओं के एक प्राचीन रिवाज के अनुसार नदी के किनारे जहाँ से नदी दिखाई दे एक मंदिर वनवाना पवित्र माना गया है। इस प्रकार प्रयाग के संगम पर चारों तरफ से मंदिर और छोटे भवनों से इस नगर का निर्माण हुआ।

मध्य-कालीन उत्पत्ति

जैसा कि पहले कहा जा चुका है कि प्राचीन प्रयाग मुसलमानों के आक्रमण से ऊब चुका था। प्राचीन शहर का पुनर्जीवन 16वी सदी में हुआ जब अकबर इसके सामरिक महत्व से प्रभावित हुआ था और प्राचीन नगर में एक

किला वनाने की सोचा था। किले के चारों ओर मामान्यतया नगर वढता गया जो वर्गविहीन था। एक नया शहर इलाहावाद के नाम मे उभर कर किले के आस-पास वढ़ा जहॉ से संगम दृष्टिगोचर होता रहे। इलाहाबाद मुसलमानों के शासन काल में मूवे के सूवेदार की गद्दी का स्थान लिया। प्रयाग एक धार्मिक अंधेरे में चला गया और इलाहावाद राजनैतिक क्षितिज पर उभरकर आ गया। नया शहर निर्वाध रूप से अपनी राजनैतिक हैसियत 19वीं तक प्राप्त कर लिया। तव यह अंग्रेजों के हाथ में चला गया।

आधुनिक उत्पत्ति

इलाहावाद औद्योगिक क्रांति में पश्चिम के शहरों मे वहुत प्रभावित नहीं हुआ। औद्योगिक और व्यावसायिक क्रान्ति के आने से पूर्व ही इलाहावाद का अस्तित्व था। निश्चय ही उसने व्यापार को आकर्षित किया न कि व्यापार ने शहर को। उद्योग एवं व्यवसाय समृद्धि एवं विकास निश्चय ही प्रभावित किया लेकिन कोई भी खास या विशेष उद्योग स्थापित न हो सका। इससे प्रमाणित होता है कि इलाहाबाद औद्योगिक क्रान्ति की तरफ बिना श्रम के वढ़ता गया। अगर यह धार्मिक महत्व तथा सूबे की राजधानी न होती तो इलाहावाद बहुत ही अविकसित शहर होता।

सांस्कृतिक पृष्ठभूमि का मूल्यांकन

एक नये शहर के रूप में इलाहाबाद का मूल्यांकन पुराने शहर के सांस्कृतिक पृष्ठभूमि के मूल्यांकन की वारीकियों को ढूँढ़ना आसान नहीं है। कारण स्पष्ट है कि कोई भी ऐतिहासिक आलेख उपलव्ध नहीं है।

प्राचीन नगर

भारत वर्ष के निवासी सामान्य रूप से व इलाहावाद के निवासी विशेष रूप से चीनी यात्री ह्वेनसांग के ऋणी है जिसने एक विस्तृत विवरण इस हिन्दू शहर के वारे में दिया। उनके अनुसार नगर दो नदियों के संगम के पश्चिम तरफ विस्तृत बालू के मैदान पर बसा है। नगर के मध्य में एक विष्णु मन्दिर था और मन्दिर के मुख्य कमरे के पास एक बहुत वड़ा वृक्ष था जिसकी शाखाएँ दूर-दूर तक चारों ओर फैली थीं। कनिंघम ने मन्दिर एवं वृक्ष की पहचान की थी किन्तु उसके अनुसार मंदिर पटलपुरी था तथा वृक्ष अक्षयवट था जो कि किले के चाहरदिवारी के अन्दर है। इस प्रकार यह बिल्कुल प्रमाणित है कि 7वीं सदी में नगर वहीं पर था जहॉ पर आजकल किला है यह निश्चित करना कोई मायने नहीं रखता कि ठीक-ठीक शहर की क्या सीमा है। प्राचीन प्रयाग नगर बिल्कुल लुप्त हो गया क्योंकि चीनी तीर्थ यात्री के समय विभिन्न बौद्ध एवं ब्राह्मण अवशेष नहीं रह गये थे। दक्षिण पश्चिम का नगर यमुना मे बह गया और संगम से नदियों के किनारों तक चलाने योग्य अपार जलराशि हो गई।

मध्यकालीन शहर

अकवर के शासन काल में पूरे नगर की स्थापना हुई। निचली भूमि पर कोई निर्माण न होकर के ऊँचे वाले स्थानों पर ही नगर का निर्माण हुआ। पूर्वी तरफ खुशरूवाग, ससई, खुल्दावाद, जी०टी० रोड होते हुए दक्षिण की तरफ यमुना तट तक फैला है। पूरव की तरफ वॉध वन जाने से सांस्कृतिक पृष्ठभूमि वदल गई और उसके किनारे अच्छी खासी आवादी हो गई। दक्षिण की तरफ शहर के वढ़ने की गुंजाइश नही है और मुगलकाल के अंतिम समय में तमाम विखरे हुए मुहल्ले वस गये हैं। वादशाह जहॉगीर ने इस शहर को खूवसूरत वनाना चाहा। उन्होंने खुल्दावाद वसाया, खुशरूवाग व अन्य भवनों को वनवाया। उसी ने एक अच्छा वाग लगाया जोकि शहरारा वाग के नाम से प्रसिद्ध है। दारागंज शाहजहॉ के वेटे दारा शिकोह के नाम से रखा गया, गंगा के किनारे ही सिपाहदार (सूबेदार गंज) जो कि जी०टी० रोड पर शहर के पश्चिमी तरफ वसा है, उसे सिपाहदार खॉं ने वसाया। जो 1692 से 1696 तक शहर का सूवेदार था। कटरा गॉव औरंगजेब के शासनकाल में बसा। कहा जाता है कि जयसिंह सवाई महाराज ने जो जयपुर के महाराज थे, ने वसाया था। इसके उत्तर के जो मुहल्ले हैं वो 19वीं सदी में बसाये गये।

19वीं शताब्दी के प्रथम आधे भाग की सांस्कृतिक पृष्ठभूमि का मूल्यांकन :

1801 ई० में किला, जी०टी० रोड और दो महान नदियाँ थी। हेवर के अनुसार नगर केवल यमुना के किनारे-किनारे मात्र था, क्योंकि मुगलों ने दिल्ली और आगरा को भी यमुना के किनारे बसाया था और वो उससे जुड़ी हुई थीं। यमुना का किनारा काफी ऊँचा व ढाल पर है और शहर में नदी से तुरन्त पहुँचा जा सकता है जबकि गंगा एक वाढ वाले वड़े मैदान में वहती है जिससे वरसात में पहुँचना मुश्किल होता। 90% मकान मिट्टी के बने थे जो सव समय के साथ गिर गये। नगर का एक सुन्दर परिदृश्य नहीं था। नगर में कुछ ही ईटों के सुशोभित भवन थे। नगर गन्दा एवं नगण्य था, क्योंकि मूलरूप से मिट्टी व छप्पर का बना था। अधिकतर कब्रें एवं पवित्र भवन साधनों की कमी से वर्वाद हो गये।

इलाहाबाद ब्रिटिश काल में सैनिक छावनी वनने के बाद प्रसिद्धि प्राप्त करता गया। शहर के कटरा गाँव के पास प्रसिद्ध दो सैनिक छावनी बनी। दक्षिण तरफ की पैदल सेना अंग्रेजी थी जबकि उत्तर तरफ की पैदल सेना देशी सिपाहियों की थी। जिला का मुख्यालय बनने के साथ ही नगर का विकास बढ़ा।

कुछ समय वाद 1831 ई० में यहाँ राजस्व परिषद का केन्द्रीय कार्यालय भी खुल गया। इलाहाबाद को उत्तर पश्चिम प्रान्त की राजधानी होने का गौरव भी 1834 ई० में प्राप्त हो गया लेकिन एक साल बाद वह आगरा को चली गई। 1843 ई० में यहाँ से उच्च न्यायालय भी आगरा को स्थानांतरित हो गया। इससे विकास की दर संदिग्ध और मंद हो गई। 1801 ई० के पूर्व अंग्रेज अधिकारी किले में या किले के इर्द-गिर्द रहते थे। लेकिन कुछ समय बाद किले के पश्चिम, यमुना के किनारे सिविल स्टेशन बनाये गये। यह मुट्ठीगंज के पास सड़कों के नियमानुसार निर्माण को देखने से ज्ञात होता है। नया सिविल स्टेशन कर्नलगंज के उत्तर और कैन्टोनमेन्ट के दक्षिण में होली ट्रिनिटी चर्च

के पास में वना जो वाद मे स्वतन्त्रता के प्रथम युद्ध में वर्वाद हो गया। कटरा वाजार, नये सिविल स्टेशन की जरूरतों को पूरा करने लगा जवकि कर्नलगंज, सदर वाजार की जरूरतो को विदेशी यात्री जो इलाहावाद 19वी सदी तक आते ते वे किला सराय, खुल्दावाद और जुमा मस्जिद से प्रभावित होते थे। शहर के उत्तर में फाफामऊ के निकट सरकार द्वारा एक गन पाउडर फैक्ट्री का भी निर्माण करवाया गया था।

1860-1900 के मध्य सांस्कृतिक पृष्ठभूमि का मूल्यांकन

नये सिविल स्टेशन के वनने के वाद शहर का क्षेत्र बढ़ने की सीमा उत्तर की तरफ उत्तरी रेलवे लाइन तक थी। स्वतंत्रता के प्रथम युद्ध के वाद एक नये सिविल स्टेशन की जरूरत महसूस की गई क्योंकि पुराना सिविल स्टेशन जो कर्नलगज के उत्तर में था, वर्वाद हो चुका था। इस प्रकार प्रथम स्वतंत्रता की लड़ाई के वाद शहर के विकास में ऐतिहासिक परिवर्तन हुआ। एक वृद्ध भूखण्ड जिसमें 8 गाँव समाहित थे। 1857 में विना मुआवजा दिए ले लिया गया। और उन भूखण्डों के मालिको को कुछ भी नही दिया गया क्योंकि वे स्वतंत्रता की लड़ाई में सक्रिय योगदान दिए थे। भूमि का उपयोग एक नये सिविल स्टेशन 'कानिंगटन' के नाम से जो लार्ड कैनिंग के नाम पर वनाया गया जिसमें रेलवे की वहुत बड़ी कालोनी दक्षिणी में वनी और उत्तर पश्चिम में सैनिक छावनी। यह ध्यान देने योग्य है कि वर्तमान सिविल लाइन जो कि नया सिविल स्टेशन वना, वह पूर्णता यूरोपियनों के लिए सुरक्षित था। उसके दक्षिण में कैन्टोनमेन्ट और पश्चिम में नई सैनिक छावनी और उत्तर में गंगा प्राकृतिक सुरक्षा में था। जैसा पहले कहा गया है दो अलग-अलग भागों में था, कटरा और कर्नलगंज के वनने के कारण छावनी के उत्तर पाउडर फैक्ट्री और नील गोदाम था। कानपुर से इलाहावाद तक रेल विछ चुकी थी परन्तु यमुना पर पुल न होने से मिर्जापुर व कलकत्ता जाने के साधन नही थे।

यह पहले ही कहा जा चुका है कि गंगा और ससुर-खदेरी नदी के आस-पास छोटी-छोटी बहुत सी नदियाँ और कन्दरायें हैं जिनमें कुछ वहुत चौड़ी भी है और साथ ही साथ गंगा और उसके पास के बहुत बड़े क्षेत्र पर खेती होती है। उनमे से अब टैगोर टाउन, जार्ज टाउन और बहुत से छोटी बस्तियाँ बस गई है। मुख्य शहर दक्षिण-पश्चिम यमुना से सटा हुआ पूरब की तरफ होते हुए मुट्ठीगंज और कीटगंज तक फैला है। कटरा, कर्नलगंज व दारागंज इससे भिन्न स्थिति के है जो शहर से अलग होते हुए बहुत वड़े खेतिहर जमीन पर है। चूँकि शहर के किनारे-किनारे जो गॉव है हालाँकि वे अभी शहर में नहीं लिए गए है लेकिन फिर भी अभी अर्द्धशहरी जीवन व्यतीत कर रहे हैं। मुख्य नगर 7 भागों में बँटा है - खुल्दाबाद, शाहगंज, अहियापुर, बहादुरगंज, बादशाही मण्डी, मुट्ठीगंज। 3 बाहरी क्षेत्र हैं। कीडगंज, कटरा और दारागंज। इसके अतिरिक्त 57 गाँव नगरपालिका और सैनिक छावनी में लिए गये थे। अन्तिम शदी के छठे दशक में इलाहाबाद एक बड़ा और बिखरा हुआ शहर है। मकान कम लेकिन बिखरे हैं। शहर मुख्य रूप से यमुना तक फैला है। सड़कें चौड़ी और पुराने छायादार वृक्षों से सजी है।

यह स्पष्ट है कि शहर 1857 ई० के गदर के बाद काफी फैला। जैसा पहले कहा गया है कि आगरा से सूबे की राजधानी व हाईकोर्ट पुनः 1858 व 1868 मे लौट आये। इससे शहर की वृद्धि हुई। 1818 के प्रेक्षण के अनुसार शहर 10 6 वर्ग मील मे फैला था। 1863 मे 20.4 वर्ग मील और 1870 में 22.4 वर्ग जो कि 1956 तक अपरिवर्तित रहा।

1870 ई० में प्रमुख परिवर्तन हुआ। पुरानी छावनी समाप्त हो गई। नई छावनी का गठन हुआ। नये सिविल स्टेशन वन गए जिससे अलफ्रेड पार्क व रोमन कैथोलिक चर्च समाप्त हो गये और उनकी जगह पर वहुत वडा पार्क वन गए। म्योर सेन्ट्रल कालेज का उद्भव जो कि शिक्षा के केन्द्र विन्दु वना जिसमें नगर के उत्तरी भाग का परिदृश्य वदल गया और यह भी ध्यान देने योग्य वात है कि पुराने शहर की परिदृश्य भी वदल गया। वर्तमान जानसेनगंज रोड 1864 ई० में कटरा तक वढाई गई। पहले मध्य चौक में एक छिछला तालाब लालडिग्गी के नाम से था जिस पर आजकल का नगर पालिका सब्जी मण्डी 1873 में वना।

1900 ई० से सांस्कृतिक पृष्ठभूमि का मूल्यांकन

इस सदी के प्रथम दशक में सांस्कृतिक पृष्ठभूमि में काफी परिवर्तन हुआ। ऊँची किनारों के स्तर को लेते हुए जो कुछ जगहो पर 80 फीट ऊँचा है जिस पर रेलवे लाइन फैजाबाद व वाराणसी के लिए गंगा पर दो पुलों को वनाकर पूरी हुई। इसी काल में शहर केवल विकसित ही नही हुआ वरन दूसरे व तीसरे दशक में चार नई सड़कें हीवेट रोड 1911, शिवचरण और क्रास्थवेट रोड 1916 और जीरो रोड 1929 में वनी। इस प्रकार पूर्ण रूप से चौक क्षेत्र का परिवर्तन हुआ।

विभिन्न शैक्षिक सस्थायें उभर कर सामने आई। इलाहाबाद विश्वविद्यालय, शिक्षण तथा आवासीय हुआ। सीनेट हाल और विभिन्न विश्वविद्यालय के छात्रावास इसी काल में बने जिसके परिणामस्वरूप कटरा एवं कर्नलगंज अभूतपूर्व विकास को प्राप्त हुआ। नगर में उद्योग तथा व्यवसाय भी बँटा खासतौर से प्रिंटिंग प्रेस उद्योग तथा जन उपयोगी सेवायें जैसे - विद्युत, स्वास्थ्य, जल आपूर्त, जल निकास, मल-जल निकास, शिक्षा सिनेमा आदि जैसा कि जनसंख्या विकास बढ़ता गया रहायसी मकानों की कमी होने लगी। बहुत से नये आवासीय मुहल्ले बने और शहर का खाली भूभाग भरा जाने लगा। नये प्रमुख मुहल्लों में लूकरगंज, टैगोर टाउन, जार्जटाउन, न्यू कटरा, साउथ मलाका, मम्फोर्डगंज, न्यू बैरहना, बाग तुलाराम बाग, सौहबतिया बाग और अलोपी बाग वने। लूकरगंज खुशरूबाग के पश्चिम मे 1906 ई० में लूकर महोदय के नाम पर जो पुलिस कप्तान थे बना। निचली जमीन जो लूथर रोड के पूरव मे थी अंग्रेज नागरिकों के लिए अयोग्य समझी गई। 1909 में एक नया सिविल स्टेशन भारतीयों के लिए

सोहबतिया बाग में बना। टैगोर टाउन में तीसरे दशक में विकसित हुआ जो कवि रवीन्द्र नाथ टैगोर के नाम से बना। नया कटरा मोहल्ला 1927 ई० में बना। पहले एलनगंज व मम्फोर्डगंज छोटे से गाँव थे। जो सर जार्ज एलन के नाम जो कि पायनियर प्रेस के जन्मदाता थे और मसफोर्ड महोदय म्यूनिसिपल बोर्ड के चेयरमैन थे उनके नाम पर बने। एलनगंज तीसरे दशक के बाद और चौथे दशक के प्रारम्भ में और नया मम्फोर्डगंज पुराने गाँव के पूरब में उसी नाम पर बना। दक्षिणी पूर्व में साउथ मलाका, रानी का बाग, रामबाग में।

उन्नीसवीं सदी के प्रारम्भ में इलाहाबाद एक छोटा शहर था। और अब मुख्य शहर और इसके बाहरी भाग कटरा, कर्नलगंज, दारागंज थे। अंग्रेजी शासन काल में मुट्ठीगंज तथा कीडगंज ने प्रगति की। इसीलिए सीधी एवं चौड़ी सड़के बनी। इस प्रकार मुख्य शहर यमुना के किनारे ही सीमित रहा। प्रथम स्वतंत्रता युद्ध ने केन्द्र से हटने वाली शक्तियों से गति प्रदान किया और नगर विस्तार शीघ्रता से हुआ। वर्तमान सिविल लाइन का निर्माण अंग्रेजों के लिए किया गया। इलाहाबाद के केन्द्र से हटने का उदाहरण है। रेलवे लाइन के पश्चिम एक नया शहर अच्छी सड़के खुले स्थान अच्छे बँगलो के साथ बसा। सैनिक छावनी तथा खुला मैदान उत्तर पश्चिम तक का विकास हुआ। उसी समय नगर के केन्द्रीय भाग में भी केन्द्रीय सेवाएँ जैसे - व्यापार, परिवहन तथा शिक्षा सम्बन्धी संस्थान खुले स्थान की माँग एवं तथा खड़े भवन बनाने की माँग किये। बीसवीं सदी के प्रारम्भ में सम्पन्न लोग शहर के घने क्षेत्र से निकलकर बाहरी क्षेत्र में बसने लगे। उन्हें हाईकोर्ट तथा विश्वविद्यालय क्षेत्र ने आकर्षित किया। परिणामस्वरूप जार्ज टाउन, लूकरगंज और नया कटरा बना। इसी बीच सुधार ट्रस्ट आया जिसने सुधार के कठिन कार्य किए। सड़के बनी और बाड का बाग क्षेत्र रिहायसी क्षेत्र बना। बहुत कुछ चौडी सीधी सड़के पार्क आदि बने। परन्तु बिना किसी कायदे कानून के मकान बहुत घने बने इस नये आवासीय क्षेत्र में शिक्षण संस्थायें भी बनी जिनमे विद्या मंदिर स्कूल तथा हमीदिया इस्लामिया कालेज बना। चौडी सड़के बड़ा खुला क्षेत्र मकानों के सामने खुला शहर की जमीन के परिणामस्वरूप सुल्तानपुर भावा, साउथ हाउसिंग स्कीम ।। औद्योगिक तथा शरणार्थियों की कालोनी नुरुल्ला तथा ककरहा घाट सड़को के दक्षिण पश्चिम सोहबतिया बाग, तुलाराम तथा मधवापुर, पूरब में टैगोर टाउन और उत्तर में हाउसिंग रोड बनी। इसके अतिरिक्त बहुत अर्द्धशहरी गांव भी धीरे-धीरे नगरपालिका सीमा मे आये। मुख्य व्यवसाय शहर के मध्य में एकत्रित होने लगा। यद्यपि छोटे-छोटे दुकाने बाहरी क्षेत्र के मुहल्लो में जरूरतों को पूरी करने लगी। इस केन्द्रित एवं अध्रुवीकरण शक्तियाँ मिलकर शहर को बढाने लगीं। शहरी आबादी जी०टी० रोड के साथ बढने लगी और पूरब में सुन्दरा गाँव तक बढ़ा।

नगर का भौगोलिक परिचय

शहर की भौतिक स्थिति

इलाहावाद शहर की भौगोलिक तथा भूगर्भित स्थिति वर्णन योग्य है। नगर 25^{O} 30′ उत्तरी अक्षाश तथा 81^{O} 55′ पूर्वी देशान्तर पर स्थित है। जिसकी आध्यात्मिक, धार्मिक, राजनैतिक और नगरीय स्थिति पवित्र गगा-यमुना नदियो के द्वारा महिमामंडित हो जाती है। 7261 वर्ग कि०मी० के क्षेत्र में 12 लाख जनसख्या को समाहित किए हुए है। मुख्य नगर के अतिरिक्त जो कि पवित्र संगम के दो-आवे में स्थित है। (मानचित्र संख्या 1 3) जिले की सीमाओं मे उत्तर में प्रतापगढ़, पूरव में जौनपुर, वाराणसी, मिर्जापुर' पश्चिम में बॉदा, फतेहपुर और दक्षिण मे मध्यप्रदेश का रीवा जिला स्थित है।

82^{O} 30′ अंश पूर्वी देशान्तर की मध्याह्न रेखा जो कि भारतीय मानक समय की परिचायक है, नगर की पूर्वी दिशा मे होकर जाती है।

इलाहावाद जिला इस प्रकार धरातलीय विविधताओं से घिरा हुआ है। जिले के उत्तरी भाग जो कि एक प्रकार से भूगर्भीय हिमालय के क्षरण से वना है और मिट्टी के पुराने संरचना के साथ वालू के कण से भरा पड़ा है जो कि यमुना के दाहिने किनारे में भी पाया जाता है लेकिन यमुना पार के क्षेत्र जो कि कडे ढाँचे से वना है जिससे कटान कम होती है और इस क्षेत्र में मोटे अनाजो की पैदावार भी खूव होती है। यमुना नदी की घाटी में लाल रंग के बालू के कण, जिसे मोरंग कहते है, जिसका व्यास 0.66 mm से 2.00mm तक है और वीच-वीच में कंकड़ मिला हुआ होता है। इसके ठीक विपरीत गगा की घाटी वालू के वारीक कणों से आच्छादित है क्योकि हिमालय पर्वत से निकली नदियॉ दोमट भूमि से मुलायम ढॉचा को प्रवाहित करते हुए आती है। दो नदियों की निकटता लहराई हुई भूमि जिस पर शहर वसा है ऊँची और कछारी भूमि है।

जिला विविध प्रकार की मृदा संरचना से वना है जो कि समुद्र तल की भिन्नता से प्रभावित है। अधिकतम समुद्रतल की सतह 102 मीटर है जो कि उत्तर से दक्षिण को ऊँची होती गई है। सामान्य तौर पर जिले का ढाल पश्चिम से पूरव को है। 95 76 मी० कण्टूर लाइन जो कि वेली अस्पताल से होती हुई कारपेण्टरी स्कूल (कटरा) शिवकुटी, गोविन्दपुर, सलोरी, वघाड़ा, आनन्द भवन, एस०आर०एस० मेडिकल कालेज, जीरो रोड और किला के स्थानो को सवसे ऊँचाई के स्थान को दर्शाती है। वर्तमान समय में फाफामऊ पुल के निकट गंगा जल-स्तर 74.34 मी० समुद्र तल है। इस प्रकार वर्तमान समय में इलाहाबाद शहर क्षेत्र 21.42 मी० समुद्र तल की ऊँचाई पर है। 1909 में गंगा का वेड धरातल 70.24 मी० था। इस प्रकार 77 वर्षों में गंगा का तल 4.10 मी० घट गया जो कि अधिक मात्रा में गंगा के वेड में सिल्ट आ जाने के कारण से हुआ। शृंगवेरपुर के निकट गंगा नदी में किनारों के

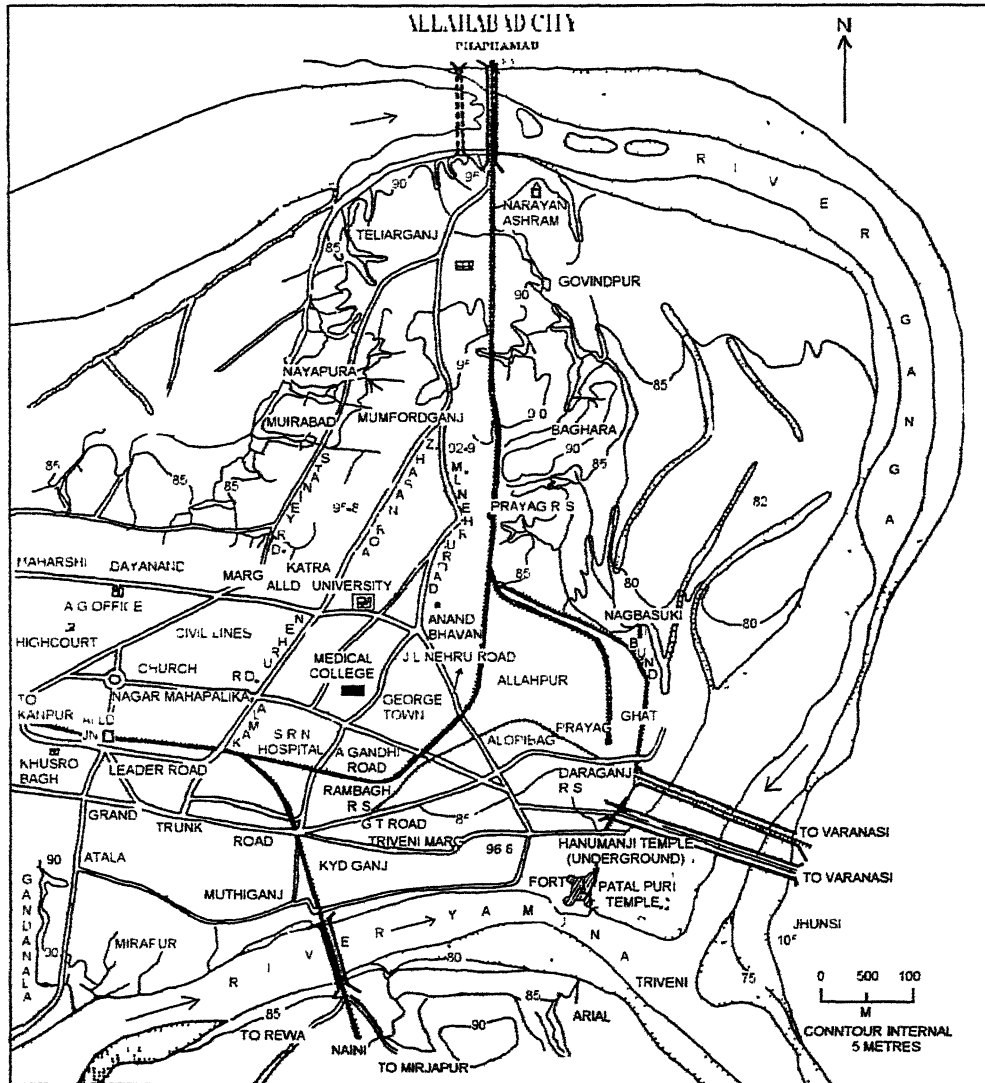
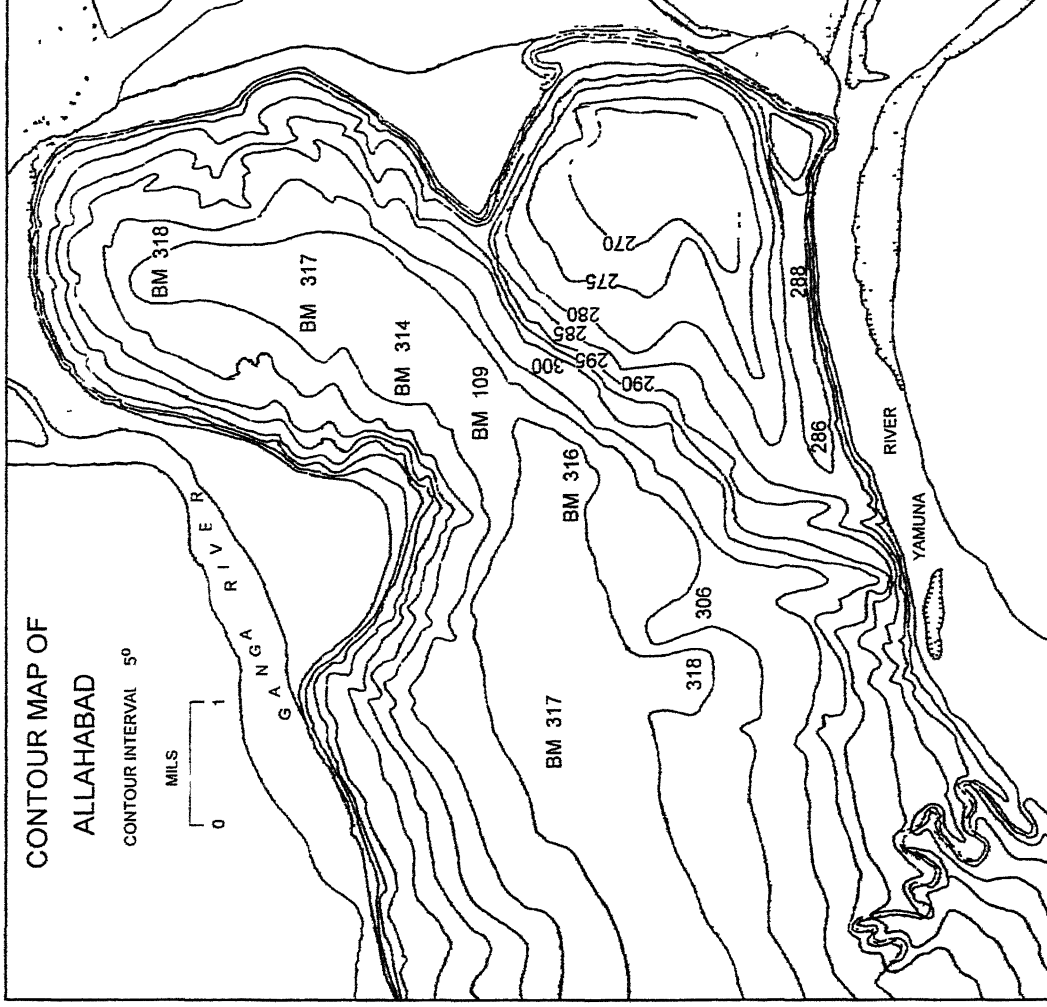
मर्वाधिक कटाव ने धाग को वदल दिया है जोकि दोमट भूमि से पट गई है जिसे तराई कहते है और यह शिवकुटी मे दारागज तक 2km की चौडाई मे फैला है। यही वह पुरानी गंगा की वेल्ट है जो रवी के मौसम मे हरियाली मे भर जाती है। किन्तु वर्षा के दिनो मे वाढ से प्रभावित हो जाती है। अल्लापुर, अलोपीवाग, सोहवतियावाग का शहरी क्षेत्र वरसाती नालों मे जल-जमाव से प्रभावित हो जाता है। मुगल वादशाह अकवर ने इस क्षेत्र को वाढ़ मे वचाने के लिए एलनगज मे किले तक वाया दारागज. वक्सी पर स्थाई वॉध वनवाया था। वर्तमान गंगा नदी की घाटी तराई सतह से 6मी० नीचे चली गई है जिसके कारण से गंगा का मुहाना वरसात के पानी से भर जाता है, जिसकी धाराएँ गोविन्दपुर के पास स्पष्ट देखी जा सकती है। सामान्यतया क्षरण के कारण कारपेण्टरी स्कूल, कटरा, एलेनगंज, आनन्द भवन, एस०आर०एन० मेडिकल कालेज, पार्क रोड आदि स्थानों से मिट्टी का क्षरण गंगा के तल को ऊँचा करता रहता है। (चित्र सख्या 1 5) पुराने वन्दोवस्त में चिल्ला, सलोरी और गोविन्दपुर गॉव जो कि शहर के पूर्वी किनारे पर है, गंगा के पुराने किनारे को प्रदर्शित करते हैं। जिले का जल निकास भी काफी भौगोलिक मनोरंजन का है। विन्सर नदी जो कि गंगा में फाफामऊ के निकट मिलती है और मनसेता झूँसी के पास मिलती है। ये गंगा के वॉये किनारे की अल्पिका है। दाहिने किनारे पर थेस नदी गगा में मिलती है। गंगा और यमुना में मिट्टी के क्षरण की दर मे काफी भिन्नता है, जिसका कारण उनकी भौगोलिक संरचना है। (मानचित्र संख्या 1.4)

ऊपर गंगा घाटी के पूर्वी छोर पर विन्ध्याचल पर्वत वसा हुआ है। जिले के दक्षिणी भाग में जिसका प्रमाण शकरगढ़ की पत्थर की खाने हैं। सर्वोत्तम स्थिति के कारण दो नदियों के संगम के कारण जल थल दोनों मार्गों से आवद्ध है। (चित्र संख्या 1.3) थल मार्ग पूर्व में दोआव से है। रेल से यह शहर कलकत्ता से 512 मील वाम्वे से 846 मील दिल्ली से 390 मील, कानपुर से 122 मील, वनारस से 76 मील, लखनऊ से 125 मील तथा जवलपुर से 239 मील दूर है।

वहुत से रेल साधन के अतिरिक्त यह शहर रोड से वहुत स्थानो से जुड़ा है। यह ध्यान देने योग्य है कि ग्रांड ट्रंक रोड शहर के वीच हृदय से गुजरती है। दो नौकायन योग्य नदियों के सगम के कारण यह जल मार्ग से भी जुड़ा है। सड़कों मार्गों के जाल के केन्द्र होने के कारण इसका प्रारम्भ में अभ्युदय हुआ और कोई सन्देह नही यह स्थान व्यापार एव सुरक्षा के लिए वेजोड़ है। इसकी वाद की प्रगति इसकी बेजोड़ गंगा घाटी की उत्पादन क्षमता रही सही कमी को पूरा करती है। हार्वर के शब्दों में "एक अच्छे शहर के लिए भारत में इलाहावाद एक वड़े शहर के लिए उपयुक्त स्थान सुखी एवं स्वस्थ पृथ्वी दो महान नदियों के संगम पर होने से उत्तम स्थान है।" विदेशी पर्यटकों की निगाहों से सर्वोत्तम स्थिति के कारण इलाहाबाद बच नहीं सकता है। श्री डब्ल्यू एच रसेल के अनुसार इलाहाबाद भारत में एक महान विशिष्ट नगर हो सकता है अगर धनाभाव न हो तो जहाँ तक इसकी भौगोलिक स्थिति की बात है भीतरी राजधानी होने के सभी गुण इसमें है। एक भारतीय पर्यटक का कथन भी सत्य है कि भारत में जितने शहरो में किले है उनमें सबमें अच्छी स्थिति इलाहाबाद किले की है। ये विचार ऊपरी तौर पर बढ़-चढ़ कर लग रहे हों लेकिन यह ध्रुव सत्य है कि इससे अच्छी स्थिति उत्तरी भारत के मैदान में किसी की नहीं है।

इलाहाबाद शहर का मानचित्र

मानचित्र संख्या 1.2

कन्टूर मैप

मानचित्र संख्या 1.3

तीन तरफ से प्राकृतिक तथा कृत्रिम नाले की व्यवस्था इलाहाबाद के लिये उत्तम व्यवसथा है विशेपत: वरसात के दिनो मे। शहरी क्षेत्र मे कचरा और गंदा पानी गंगा मे विभिन्न प्राकृतिक नालों, मलोरी नाला, मम्फोर्डगंज नाला, अशोकनगर नाला, मोरीगेट आदि के द्वारा गगा मे गिरता है।

जिले की जलवायु मानसूनी जलवायु है। औसत वार्षिक तापमान 25.25° C जबकि अधिकतम तापमान 46 5° C और न्यूनतम 4 0° C है जो कि क्रमश: जून व जनवरी में अनुभव किया जाता है। औसत वार्षिक वर्षा 923 9 मि०ली० जुलाई मे सितम्बर तक होती है। जून मे 46.5° C तापमान 3km चौड़े उत्तर मे वालू के वेल्ट के कारण तथा दूसरा विन्दु शहरी भवन निर्माण सीमेण्ट एवं कंक्रीट के कारण है। दिसम्बर व जनवरी मे तापमान 5.0°C से नीचे होना भी यही वालू के वेल्ट के कारण है। शहरी पानी की आवश्यकता को पूरा करने के लिए भूतल जल पर्याप्त मात्रा में उपलब्ध है। औसत भूतल जल-सतह 18 20 मी० से 13.25 मी० तक है।

मृदा संरचना जिले की स्थान-स्थान पर भिन्न है। यमुना पार की मिट्टी मोटे दाने से वनी है और मोटी वनस्पतियों मे ढँकी है जबकि गगापार और गंगा-यमुना दोआव की मिट्टी मटियार मिट्टी है जो सभी फसलों के लिए उपयुक्त है। लगभग 2 3 km चौडी मटियार मिट्टी की वेल्ट जो कि नई दोमट (खादर) मिट्टी शिवकुटी से दारागंज तक फैली है। रवी की फसले तो अच्छी उग आती हैं लेकिन खरीफ वाढ़ से प्रभावित हो जाती है। गंगा के वलुही सतह जाड़े में नवम्वर से फरवरी तक खरवूज, तरबूज तथा हरी सब्जियों के लिए सोना उगलती है।

भूमितंत्र

शहर का जलीय भू-भाग गंगा और यमुना के दोआव क्षेत्र में 82.18 वर्ग किमी के भौगोलिक क्षेत्र में फैला है और नदी के पार (फाफामऊ, झूंसी और नैनी) सापेक्षिक उभार 23मी० (उच्चतम और न्यूनतम विन्दू क्रमशः 98 मीटर और 75 मीटर समुद्र तल से ऊँचा) है। सतह और सतह के नीचे का भू पदार्थ क्ले, शिल्ट, वालू और कंकड़ के विभिन्न अनुपात वाले जलोद निक्षेप है, जो चतुर्थक काल (Quarterly Period) की है। गंगा और यमुना के किनारे का अनावृत स्थल (Exposures) 15 से 20 मीटर भूमि सतह के नीचे 1 से 3 मीटर मोटाई का कंकड़ पैन पदर्शित करता है, निम्नालिखित चार भूमि टुकड़े स्थलाकृति विभिन्नताओं के आधार पर पहचाने जा सकते है। (मानचित्र संख्या 1.4)

1. समतल उच्च भू-भाग

यह आकृति इकाई जो शहर के मध्य और पश्चिमी भाग में (मानचित्र संख्या 1.4) पूर्व में 95 मीटर परिरेखा, उत्तर मे तराई निम्न भूमि और दक्षिण में यमुना के द्वारा सीमित है। यह शहर की प्राचीनतम सतह का प्रतिनिधित्व करने वाली इकाई जिन पर शहरी क्षेत्र की मुख्य बस्तियाँ कटरा सिविल लाइन, चौक (C.B.D.) जानस्टनगंज इत्यादि वसा है।

यह भू-इकाई व्यायज हाई स्कूल के पीछे स्थित प्राकृतिक नाले को छोड़कर वर्षा अपरदन मे सवसे कम प्रभावित है क्योंकि अधिकांशत: क्षेत्र वने हुए शहरी आवासीय भवनो से ढका है चूँकि सतह लगभग समतल है इसलिए कृत्रिम नाला और सीवर लाइन बहुधा जाम हो जाती है। (घरेलू कूडा करकट फेंके जाने के कारण) फलतः शहर का कूडा करकट सडको और गलियों मे फैल कर जल जमाव की स्थिति पैदा करता है और अस्वास्थ्यकर स्थिति पैदा कर भयकर विमारियों को आमंत्रित करता है।

भूमि की स्थिति वहुमजिली इमारतो को वनाने योग्य है क्योकि क्ले और शिल्ट का भू-पदार्थ दृढ़ रूप मे सगठित है।

2. ढलवा भू-भाग

एक ढलवा भू-पट्टी समतल उच्च भू-भाग के पूर्वी और उत्तरी किनारों से लगी हुई है। भूमि का औसत ढाल 1 मीटर/20 मीटर है यह माना जाता है कि यह ढलवा भू-भाग गंगा नदी और कुछ नालो के किनारो पर विकसित हुआ है। भारद्वाज आश्रम से झूँसी तक का गंगा का वदला रास्ता पुराने किनारे के मध्यम जल-वहाव अपरदन (moderate fluvial erosion) का कारण रहा है। वर्तमान मम्फोर्डगंज का निचला इलाका वाद में अपवर्जित पदार्थ द्वारा भर दिया गया है जिस पर पिछले सालों मे तीव्र गति से वस्तियॉ वस गई है। नया कटरा को उत्तर स्थित मम्फोर्डगंज नाला के वाद वाला लम्वा निचला भू-भाग और इलाहावाद विकास प्राधिकरण द्वारा अभी भी वसाया जा रहा है जिसमें भुरभुरी और असंगठित भू-पदार्थ और निरन्तर जल भराव की समस्या का ध्यान नहीं दिया जा रहा है।

वघाडा, सलोरी (मानचित्र- 1.5) गोविन्दपुर, शिवकुटी इत्यादि गंगा नदी के पश्चिमी किनारे पर वसा है जवकि कमला नेहरू हास्पिटल, मूक वधिर केन्द्र, मोती लाल नेहरू मेडिकल कालेज, स्वरूप रानी हास्पिटल, जीरो रोड बस स्टैण्ड और अन्य कई निजी भवन इस ढलवा भू-भाग पर स्थित है। चूँकि अधिकांश क्षेत्र शहरी ढॉचे द्वारा ढका है। अतः सतह अपरदन की अत्यन्त कम सम्भावना है लेकिन गोविन्दपुर कालोनी के नजदीक सलोरी नाला से लगा किनारा वृहद स्तर पर शीट अपरदन (Sheet erosion) के खतरे से प्रभावित है। (मानचित्र- 1.5) जिस पर इलाहावाद विकास प्रधिकरण और नगर निगम द्वारा अभी भी ध्यान नही दिया जा रहा है हालॉकि ऊपरी इलाके को घर और सड़क वनाने हेतु इलाहावाद विकास प्राधिकरण द्वारा विकसित किया जा रहा है। यद्यपि ढलवा भू-भाग का भू-सतह अधिकांशतः ढॉचे से ढॅका है लेकिन विना किसी उचित योजना के बसायी गयी बस्ती में सड़क और नालों ने समस्या खड़ी कर दी है। पूर्व में गोविन्दपुर और पश्चिम मोती लाल नेहरू इंजीनियरिंग कालेज, हरिजन आश्रम के बीच का क्षेत्र तेलियरगंज सलोरी नाला से निचला इलाका बहुधा जलमग्न हो जाता है। निम्न आय वर्ग के लोगों के द्वारा विना किसी योजना और नगर निगम की अनुमति से तीव्रगति से बसाया जा रहा है। इस स्थिति को यदि समय रहते नहीं रोका गया, तो यह अनाधिकृत बस्ती के रूप में स्थापित हो जायेगा।

इस भू-भाग की (मानचित्र सख्या - 1.5) औसत चौड़ाई लगभग 2 किमी० है और यह क्षेत्र लगभग हर वर्ष बाढ़ में डूब जाता है। नयी जलोढ़ मिट्टी वाली भूमि आवास बनाने के लिए उपयुक्त नहीं है क्योंकि नीवों के धसने और घरों के ढहने का खतरा बना रहता है। यह भू-इकाई स्थानीय रूप से तराई कही जाती है। (मानचित्र संख्या- 1 4)

3. घाटी क्षेत्र

शहर को उत्तर और पूर्व से घेरने वाली गगा घाटी लगभग 500 मीटर चौडी है नदी तल समुद्र तल से 71 मी की औसत ऊचाई पर स्थित है घाटी केवल मानसून वर्षा के समय (जुलाई से सितम्बर) किनारो तक भरी रहती है जब इसका प्रवाह 12000 से 58000 m3/ Sec. मीटर प्रति सेकंड हो जाता है। खतरे का जल स्तर 8475 मीटर है और मध्यम बाढ़ स्तर 82 मीटर है। जल का आयतन अक्टूबर के बाद तीव्र गति से घट जाता है जिसके कारण कई धाराओं का जाल सा बन जाता है और बीच-बीच मे बालू के सूखे स्थल दिखने लगने है जब बाढ़ का पानी किनारे से बहने लगता है तब निचले इलाके (शहर के उत्तर पश्चिम तरफ नया पूरा, म्योराबाद, राजापुर इत्यादि और सलोरी और बघाड़ा गाव के भाग हरिजन आश्रम और गोविन्दपुर के बीच के क्षेत्र और बघाडा, सलोरी और हरिजन आश्रम के बीच का क्षेत्र) जलमग्न हो जाते हैं। (चित्र संख्या - 1.7)

शहर के दक्षिण की ओर यमुना घाटी लगभग 700 मीटर चौड़ी है और समतल उच्च भू-भाग के स्तर से 20 मीटर गहरी हैं, लेकिन किले के नजदीक गहराई बढ़कर 24मीटर हो जाती है। वर्षा के महीनों में प्रवाह 11000 से 47000 m^3/Sec हो जाता है, लेकिन यह सूखे मौसम में घट कर 1000 m^3/Sec रह जाता है। घाटी का बॉया किनारा तीव्र ढाल वाला है जबकि ढॉचा किनारा कम ढाल वाला विशाल क्षेत्र है जो नये जलोढ़ मिट्टी मे बना है जिसमें जाडों मे रबी (गेहूँ, सरसों) फसलें बहुत अच्छी होती हैं दूसरी तरफ गंगा के बाये किनारे समतल बाढ़ के मैदान भुरभुरे रेत का है लेकिन गर्मियो में अच्छी सब्जी और तरबूज पैदा करता है।

4. समतल निम्न भू-भाग

ढलवा भू-भाग और गंगा घाटी के बीच में एक समतल परन्तु निम्न सतह जिसकी समुद्र तल से औसत ऊचाई 75 मीटर है, स्थित है यह निक्षेपित भू-भाग गंगा नदी की पूर्व की ओर रास्ता बदल लेने के कारण विकसित हुआ है यह भू-इकाई निम्नलिखित दो भागों में बॅटी है।

(अ) आवासीय क्षेत्र

समतल निम्न भू-भाग का यह भाग एलनगंज से नागबासु (बक्शी बाँध मानचित्र संख्या 1.2) और दारागंज से किला (मानचित्र संख्या - 1.2) तक बॉध से बँधा है और इसमें कई अन्य बस्तियाँ जैसे अल्लापुर, बाघबम्बरी, सोहबतियाबाग, अलोपीबाग, जार्जटाऊन, दारागंज इत्यादि स्थित है। जब गंगा नदी में बाढ़ का स्तर ऊँचा हो जाता

है और गंगा की ओर खुलने वाले नाले (मानचित्र संख्या - 1.2) बन्द कर दिये जाते है तब ये निचली बस्तियाँ अक्सर जल में भर जाती हैं।

स्थैतिक भूमिगत जल स्तर (Static ground water level) 8 मीटर से 5 मीटर है स्थैतिक जो अन्य भू-इकाइयों में बहुत कम है जहाँ यह 16 मीटर तक पहुँच जाता है। इस क्षेत्र का जल स्तर ऊँचा होने का कारण इसकी कम ऊँचाई है और जल रखने वाली चिकनी मिट्टी की बनावट है। अल्लापुर बस्ती (अब घने रूप से बसा हुआ) की जमीन की स्थिति और भू-भाग के लक्षण बस्ती के योग्य नही है लेकिन यह बस्ती पिछले 44 वर्षो में बिना किसी योजना और सरकारी स्वीकृत के बस गई है परिणामस्वरूप यहाँ के निवासी जल भराव (चित्र संख्या - 1.7) अस्वास्थ्यकर स्थिति, भवनों की नीवों का धसना, भवनों में दरार पड़ना, घर ढहने इत्यादि की समस्या से लगातार ग्रसित रहते है।

(ब) गैर आवासिय क्षेत्र

शहर के पूर्वी और उत्तरी सीमा पर स्थित भू-इकाई पर गैर आवादी वाला क्षेत्र धीमी गति से बस्ती में विकसित हो रहा है।

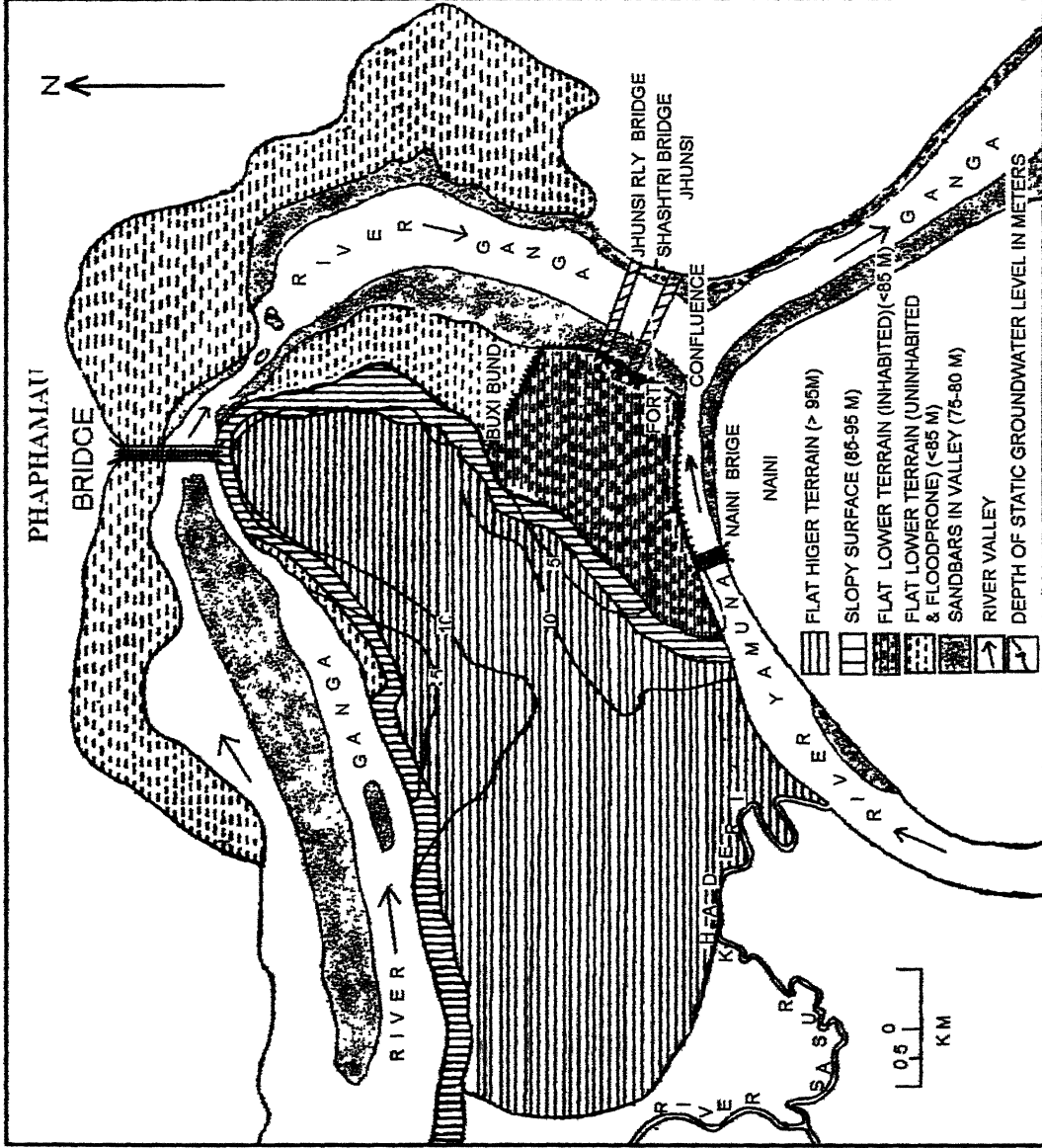
5. भूमिगत जल स्थिति

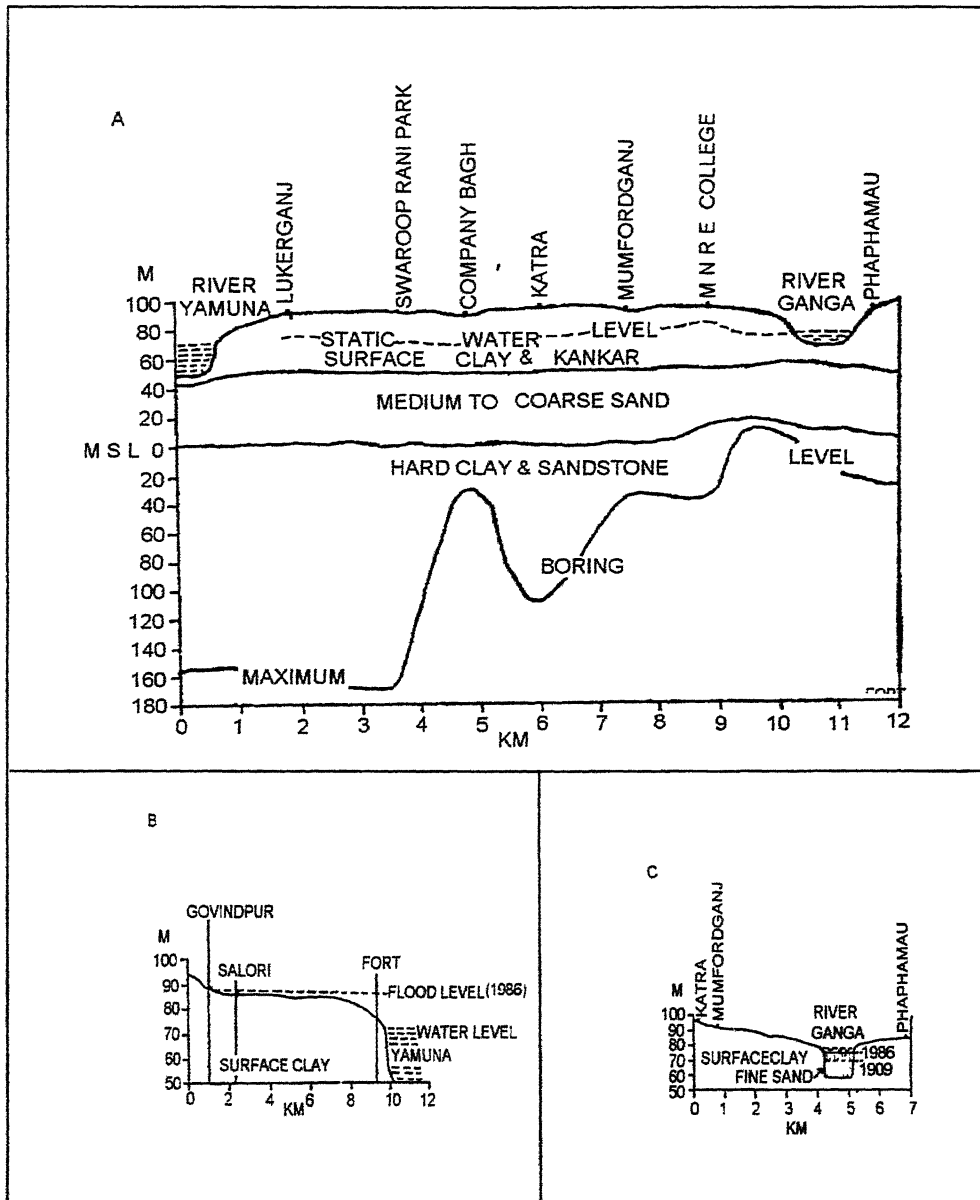
भूमि सर्वेक्षण और (अक्टूबर 1986 मानसून के बाद) कुँओं में स्थित स्थाई भूमि जल स्तर नापने के आधार पर शहरी क्षेत्र को तीन क्षेत्रों मे बॉटा गया है। (मानचित्र संख्या - 1.4) जोन-1 जहाँ भूमि जल स्तर 0.8 मीटर से 5.0 मीटर है और जोन-2 जहाँ भूमि जल स्तर 5.0 से 10 मीटर तक है, और जोन 3 जहाँ भूमि जल स्तर 10 मीटर से अधिक है।

सामान्य भूमि जल स्तर 0.80 मीटर (टैगोर टाउन के निकट) से लेकर 16.20 मीटर (गोविन्द नगर में करबला चौराहा) तक पाया जाता है। पहला जोन समतल निम्न भू-भाग भू-इकाई तक विस्तृत है जिसमें अल्लापुर, अलोपीबाग, बाघम्बरी सोहबतियाबाग, तुलारामबाग, बैरहना, रामबाग, जार्जटाउन, टैगोर टाउन इत्यादि स्थित है इस बस्तियों में उच्च जल स्तर घरों में कई समस्यायें जैसे--फर्श और दीवार में नमी, नींव का धंसना इत्यादि खड़ी करता है समतल उच्च भू-भाग में भूमिगत जल स्तर (भूमि स्तर से 10 मीटर) जिसमें चैथम लाइन, इलाहाबाद विश्वविद्यालय के कला एवं विज्ञान संकाय, एलनगंज, कर्नलगंज, कटरा, सिविल लाइन, चौक इत्यादि बस्तियाँ स्थित है। भवनों की नीवों के लिए दृढ़ भूमि स्थिति पैदा करता है और फर्श तथा दीवारों में नमी की समस्या न्यूनतम है।

6. भूमि स्थिति और पदार्थ (Ground Condition And Meterials)

मानचित्र मख्या 1 5 शहर के लिथोलॉजी की खडी काट उर्ध्वाधर काट (vertical section) (चित्र मख्या--1 5) प्रदर्शित करता है भूतल मे लेकर 12 मे 20 मीटर की गहराई तक का भू-पदार्थ क्ले, शिल्ट, और वालू के विभिन्न स्तरो मे मिलकर वना है और तल पर ककड पैन स्थित है जिसके पीछे भूमि तल से 80 से 90 मी की गहराई तक, मध्यम मे मोटे वालू का स्तर स्थित है सवसे निचला स्तर कठोर चिकनी पीली मिट्टी का वना और आधार तल (Basement) विनध्य वलुआ पत्थर का है जो यमुना तल मे वकिर देवरिया गॉव के निकट अनावृत है समतल उच्च भू-भाग वहुमंजिली इमारतो (सिविल लाइन्स चौराहे के निकट ग्यारह मंजिला) के लिए आदर्श स्थिति प्रदान करता है क्योंकि भू-पदार्थ वहुत ही ठोस है लेकिन निचली क्षेत्र केवल एक मंजिली इमारते रह सकते है इस तथ्य की न केवल व्यक्तियो द्वारा वल्कि इलाहावाद विकास प्राधिकरण और नगर निगम द्वारा उपेक्षा की गई है। वहुत सी गृह निर्माण के लिए अनुप्युक्त जहॉ कई अनियोजित व वगैर स्वीकृत प्राप्त किये छोटी कालोनियॉ पिछले वर्षो में वसा ली गई है और ये अपवहन, दीवारों में दरार और कभी-कभी घरो के विध्वंस की समस्याओं से रू-वरू ही ऐसे क्षेत्र जो पहले गड्ढे थे और वाद में जिनको शहर के मलवो से भर दिया गया था। (अल्लापुर, सोहवतिया वाग, अलोपीवाग, मम्फोर्डगज और अन्य कई वस्तियों में) विना कमजोर नीव की परवाह किये हुए निजी क्षेत्र मे और सरकारी क्षेत्र में (इलाहावाद विकास प्राधिकरण द्वारा) वहुत से मकानो का निर्माण कर लिया गया है। जार्ज टाउन में टैगोर टाउन पुलिस थाने के नजदीक एक वड़े तालाव को शहर के कूड़े कचरे से भर दिया गया है और एक दिन ऐसा आयेगा जव कई मकान इस कूड़े के ढेर पर वस जायेगा जार्ज टाउन की मूल भौगोलिक स्थिति भी वड़े भवनो के लिए उपयुक्त नही है क्योंकि भीषण वर्षा के समय जल भराव की स्थिति नीव को कमजोर करता है। (चित्र संख्या 1.7)

इलाहाबाद क्षेत्र का भूमि प्रदेश एवं भूमि जल स्तर

मानचित्र संख्या 1.4

Geological cross section of Allahabad city

A Geological cross section of Allahabad city from Naini Bridge to Phaphamau Bridge;

B. Longitudinal profile of Salori Nala; C. Silting of Ganga bed near Phaphamau Bridge.

मानचित्र संख्या 1.5

राहत तथा जल निकास

प्रारम्भिक दशा

प्रारम्भिक काल का परिदृश्य खीचना इस समय सम्भव नही है क्योकि भौतिक दशाओं मे वहुत परिवर्तन हो चुका है। इसके अतिरिक्त पुराने मानचित्र तथा अभिलेख उपलव्ध नही हैं। तथापि यह ध्यान देने योग्य वात है कि वहुत से मौलिक तत्व जो भौतिक परिदृश्य में थे आदि काल मे ही वदल चुके थे, शायद उस काल में ही जव गगा यमुना ने अपना वर्तमान रूप ग्रहण किया और संगम अपनी स्थिति को प्राप्त हुआ। 16वी सदी मे गंगा के वॉध वनने मे शहर का भौतिक परिदृश्य वहुत कुछ वदल चुका है। जिसके परिणामस्वरूप गगा पूरव की तरफ काफी दूर तक वढ़ गई और रवी फसल के लिए उपजाऊ कछार वना गयी है।

इस नगर का प्रारम्भिक प्राकृतिक चित्र से विविध रूप जल निकासी का पता किया जा सकता है। उस समय तक शहर का वडे पैमाने पर निर्माण नही हुआ था। मात्र फौजी छावनी तथा सिविल स्टेशन वना था। उस नक्शे पर एक दृष्टि डालने से यह स्पष्ट हो जाता है कि वहुत वडे क्षेत्र में बहुत सी जल की सोतियाँ वहाँ रही थी। और वे सारे जल को गगा मे जल निकास करती थीं। सारा क्षेत्र का जल निकास नदी में इन्हीं पतली धाराओं के माध्यम से होता था। उसमे से एक प्रमुख धारा कटरा तथा मम्फोर्डगंज के वीच में बहती थी दूसरी धारा पहली धारा से उत्तर वहती थी जो ससुर खदेरी नाला कहलाया।

वर्तमान भौतिक स्थिति

जैसे पहले कहा गया नगर का भौगोलिक परिदृश्य गंगा यमुना दो नदियों के द्वारा प्रभावित है। गंगा यमुना के पूर्वी छोर पर दोआव है। दो नदियॉ पड़ोस मे होने से उनके द्वारा दोमट मिट्टी लाई गई उसी पर शहर का निर्माण है। जिसमे गंगा का वांगर एवं 'खादर' क्षेत्र आता है। पुरानी दोमट ठोस तथा कंकड़ से बनी है और खादर की मिट्टी नदी की तलहटी से सटी हुई है और वाढ़ से प्रभावित होती है तथा भागर की ऊपरी सतह पर टापू की तरह वाढ़ में हो जाती है। इस प्रकार स्पष्ट है सिविल लाइन और अन्य स्थान खादर से दूर ऊपरी सतह पर वसे है। खादर और वागर को बाटने वाला सुबरवन गांव है।

दो नदियों के संगम से शहर के पूर्वी छोर पर बड़ा कछार बन गया जो समुद्र तल से 280 फीट ऊँचा है। दारागंज और किला क्षेत्र उससे अलग तथा यमुना का कंकरीला किनारा 290 फीट की ऊॅचाई पर है। नीची सतह पर पैदावार होती है तथा ऊॅची जगह पर सिविल लाइन्स, कैन्टूनमेन्ट, कटरा, कर्नलगंज तथा पश्चिमी क्षेत्र जिस पर शहर वसा है कि समुद्र तल से 300 फीट ऊँचा है कन्टूर मैप देखने से ज्ञात होता है कि 300 फ(ीट कन्टू र नाजु क स्थिति को दिखाता है। नीची और ऊँची जमीन के भेद कठिनाई से ज्ञात होते हैं। इस समय सबसे ऊॅंचा स्थान

मरोजनी नायडू तथा नुरुला रोड का क्षेत्र है। यह 318 फीट समुद्र तल से ऊँचा है। ग्रांड ट्रक रोड और नुरुल्ला रोड का जक्शन जो खुशरूवाग के दक्षिणी पूरव है सवसे ऊँचा स्थान है। 318 फीट जवकि सरोजनी नायडू रोड का वहुत सा भाग 317 फीट ऊँचा है। ऊँची जमीन के निचले भाग में उत्तम कोटि की कछार भूमि है। उत्तर की दिशा मे दोमट भूमि रराजापुर तथा वेली गॉव की है। इस कारण गंगा आगे वडा खादर वनाती है। शहर नदी के किनारे तक है। केवल पश्चिम में छोडकर जहॉ ससुर खदेरी नदी वहुत सी पतली धाराओं में वहती है जिससे कई नाले वन गये है। यह जमीन हल्की वलुई मिट्टी की है और नीचे कंकड है। जो तेज वारिश में दिखाई देता है।

जल निकास

इस सम्वन्ध में सवसे उत्तम वात यह है कि तीन तरफ से दोनों नदियॉ हैं जिससे जल निकास उत्तम है। पश्चिमी भाग को कानपुर और म्योर रोड वॉटती है। जल कटरा कर्नलगंज के वीच विश्वविद्यालय क्षेत्र से होकर वह जाता है। उत्तर जल नया फाफामऊ रोड को वॉटता है प्राकृतिक जल निकास वहुत से वड़े नालों से था जो अव सिकुड कर अस्तित्व में आ गये हैं। नक्शे में देखने से लगता है कि अधिकतर नाले गंगा में गिरते है। (मानचित्र सख्या 6.5) दक्षिण पश्चिम में शहर का जल निकास यमुना में चौखण्डी नाला कुरैशपुर, चाचर, सदियापुर दियारा तथा ससुर खदेरी नाला द्वारा होता है। इसी प्रकार उ० एवं प० में गंगा में विविध नालों द्वारा जल निकास होता है। पुराने और नये कटरा क्षेत्र तथा मम्फोर्डगंज के वीच में वड़ा नाला लाजपत राय रोड के सामानान्तर जा कर गंगा में गिरता है। मुवरवन क्षेत्र जो गंगा के लूप क्षेत्र के आधा पूरव मे है। गंगा में एक धारा चॉदपुर सलोरी मे मिलती है। एलनगज तथा करनपुर क्षेत्र में प्रयाग स्टेशन नाला ढरहरिया के पास गंगा मे मिलता है।

एक वड़ा टापू टाइप समतल क्षेत्र सिविल लाइन, कर्नलगंज, जार्जटाउन, टैगोर टाउन और नये एरिया जो निचले क्षेत्र में है वक्शी और वन्द ड्रेन गंगा में मोरी नाला के द्वारा जल निकास होता है। पूरे क्षेत्र का जल मोरी नाला मे 3 ड्रेन से जाता है एक थार्नहिल और किला रोड से वहता है दूसरा कैनिंग रोड से और तीसरा रेलवे कालोनी से प्रारम्भ होकर सहरारा वाग साउथ मलाका, रामवाग, वाई का बाग तथा तलब नवल राय होकर बहता है। यद्यपि नगर के वहुत बड़े भाग का ड्रेनेज बहुत अच्छा है। फिर भी नगर के दक्षिणी पूर्वी भाग जो नीचा है ड्रेनेज वहुत खराब है। गंगा के वाढ़ का जो स्तर है उससे भी नीचा दक्षिणी पूर्वी नगर क्षेत्र है। हालाँकि यह क्षेत्र जल निकास समस्या से ग्रस्त नही है फिर भी बरसात में जलभराव की समस्या से ग्रस्त हो जायेगा। ज्यों ही बाढ़ का फाटक मोरी वन्द हुआ जल भराव के जल को निकालना पम्पसेट से आवश्यक हो जाता है।

बाढ़

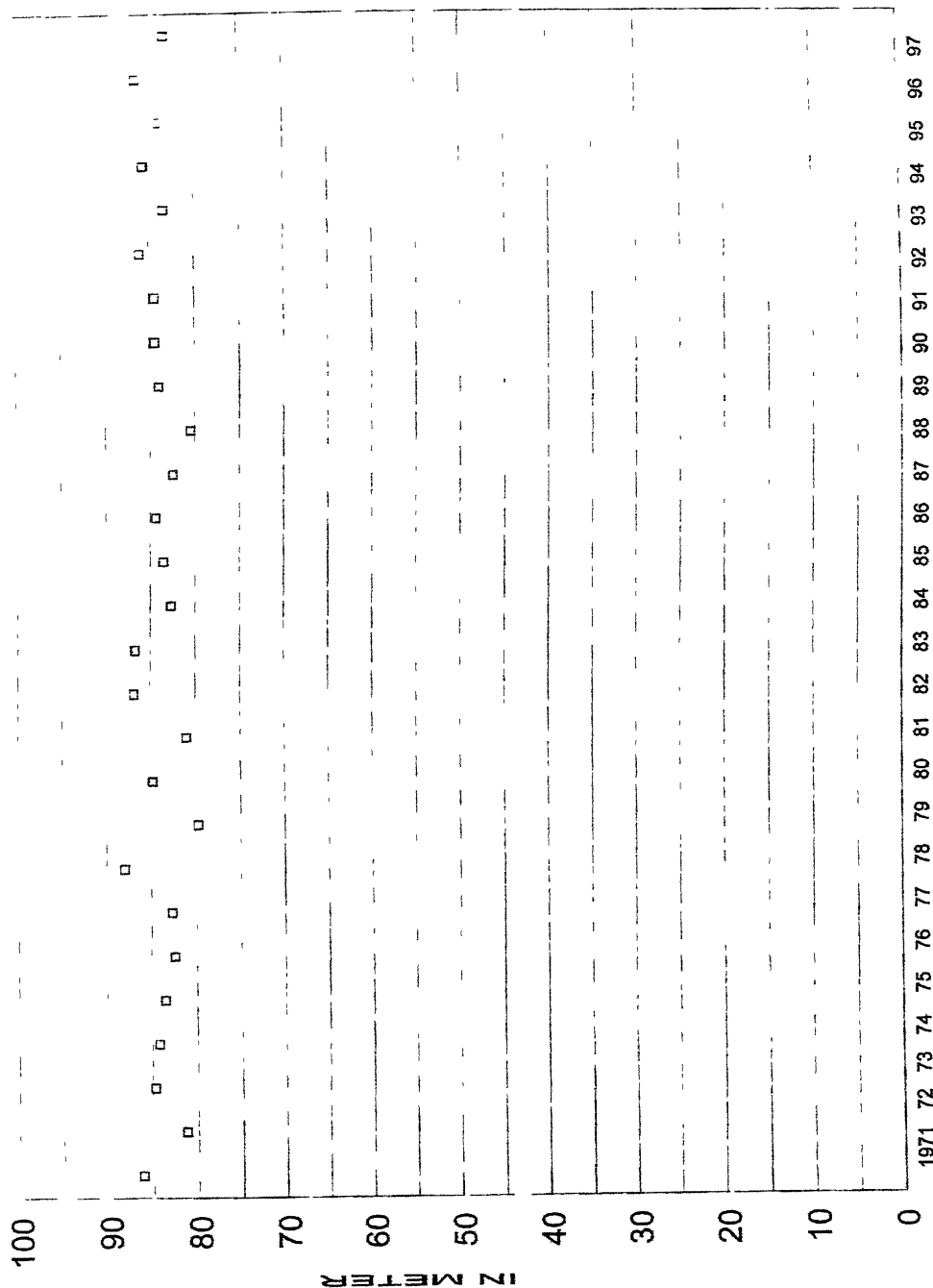
सर्वोत्तम बाढ जो कागजातो मे दर्ज है 1875 की है। गंगा का जल स्तर 288 फीट हो गया था जो कि खतरे के निशान से 10 फीट ऊपर था। बक्शी बाँध के टूटने से सम्पूर्ण दारागंज लूथर रोड का क्षेत्र जलमग्न हो गया था। इसी प्रकार यमुना के बाढ़ से अहियापुर और अतरसुइया का निचला क्षेत्र पानी मे डूब गया। 1948 की बाढ़ बाढ़ लोगो के दिमाग मे अभी तक ताजा है। 7 सितम्बर 1948 का गंगा का बाढ़ स्तर 1875 के निशान को छू रहा था। मोरी नाला तथा चाचर नाला इधर जल्दी ही पूरा हुआ था। फिर भी पम्पिंग स्टेशन बाढ़ के पानी को फेकने के लिए बने है। इन क्षेत्रो में जल-भराव के कारण जनता दुखित रहती थी। लेकिन असाधारण स्थानीय बरसात जैसे वर्षा 1953, 55, 56 मे हुई स्थिति ज्यादा खराब हो गयी थी। मन को अशान्त करने वाली इस जल निकासी समस्या का स्थाई हल टैगोर टाउन कूडा करकट एवं गंदे पानी की योजना है जो स्वायत्त शासन विभाग द्वारा बनवाने का कार्य किया गया। (मानचित्र संख्या 1 6)

नदी–गंगा नदी
गेज स्थल– फाफामऊ

वर्षवार अधिकतम जल स्तर के आंकडे (मीटर में)

वर्ष	जल स्तर
1971	86.120
1972	81 260
1973	84 750
1974	84 255
1975	83 580
1976	82.440
1977	82 720
1978	87 980
1979	79.790
1980	84 780
1981	81.020
1982	86.910
1983	86.730
1984	82 740
1985	83 560
1986	84 390
1987	82 470
1988	82 730
1989	80 500
1990	84 020
1991	84.460
1992	86 070
1993	83 380
1994	85 630
1995	83 770
1996	86 350
1997	83.070

आकडों का स्रोत – केन्द्रीय जल आयोग बाढ पूर्वानुमान एवं नियन्त्रण खण्ड, वाराणसी

गंगा में बाढ़ का उच्चतम जल स्तर

मानचित्र सख्या 1 6

जलवायु तथा मौसम

भारत की अन्य स्थानों की तरह इलाहाबाद की जलवायु मानसूनी है जो विभिन्न प्रकार के मौसम में वदलती रहती है। जो कि प्रचलित विभाजन जाड़ा, गर्मी तथा बरसात के रूप में है। सामान्यता जैसे उत्तरी भारत में मौसम असामान्य, वड़ा छोटा है वैसे ही इलाहाबाद में भी दो विपरीत गुणों के अनुसार बँटा है। पहला सूखा मानसून क्षेत्र आधे अक्टूबर से आधे जून तक। दूसरा गीला मानसून भाग 15 जून से 15 अक्टूबर तक जिसमें आद्रता लिए हुए हवाएँ चलती है। जलवायु विभाग द्वारा पुनः विभाजित किये गये है।

सूखा मौसम

1- ठंडा मौसम नवम्बर से फरवरी तक

2- गर्म मौसम मार्च से मध्य जून तक

भीगा मौसम

1 मध्य जून से मध्य सितम्बर

2. लौटती मानसून मध्य सितम्बर से अक्टूबर तक

ठंडा मौसम

इलाहाबाद में अक्टूबर गीले से सूखे मौसम का प्रतीक है। तापमान नवम्बर दिसम्बर में औसत रहता है जनवरी में सवसे कम। औसत तापमान 60^{O} से 70^{O}F में रहता है। उच्चतम औसत 80 और निम्नतम औसत 40^{O}F। जनवरी 20 के लगभग तापमान 36^{O}F तक गिर जाता है। जब उत्तरी पश्चिमी हिमालय में बर्फ गिरती है। तब इलाहाबाद में शीत लहर चलती है। ज्यादातर पछुवा या उत्तर पछुवा हवा चलती है। जाड़े में सूखे मौसम में कुछ समय वादलों भरा मौसम बाधक होता है और शायद पश्चिमी हवाओं के शून्य उत्पन्न करने से होता है। कुछ लोगों का कथन है कि भूमध्य सागर से ये हवायें चलती हैं। ये चक्रवात ईरान होकर आते हैं ऐसा डा० दूबे का मानना है। फिर भी यह निश्चित है कि इलाहाबाद जनवरी में ठंडी हवाओं की बारिश से प्रभावित होता है तथा 0.75" बारिश भी होती है।

गर्म मौसम

मार्च से गर्म मौसम का आगमन होता है। फनी पार्कस के शब्दों में इसके बाद इलाहाबाद छोटा जहन्नुम या नर्क हो जाता है। मार्च में औसत 76^{O} जबकि मई में 93^{O}F तापमान हो जाता है। जबकि 117^{O}F - 118^{O}F उच्चतम 21 मई 1922 तथा 12 जून 1901 में क्रम नापा गया था। 119^{O}F उच्चतम जून 1878 में था। गर्म अन्धड़ धूल से भरी पश्चिमी हवा चलती है जिसे लू कहते हैं। यह पूरे भारत के साथ इलाहाबाद में भी चलती है। यह दिन में चलती है परन्तु धरती पूरी तरह गर्म हो जाती है और दिन का आवागमन प्रायः ठप सा हो जाता है। लू की गति

35-40 मील प्रति घंटा रहती है। कार्य तथा स्वास्थ्य की दृष्टि से मौसम अनुकूल नहीं है। मार्च तथा अप्रैल में मच्छर असंख्य हो जाते हैं और खतरनाक भी होते हैं। परन्तु गर्मी बढ़ते ही ये लू से समाप्त हो जाते हैं।

गर्मी, धूल भरी आँधी एवं बिजली की गरज चमक गर्म मौसम की पहचान है। 8 मई 1943 को वायु वेग 70 मील प्रति घंटा धूल तथा गरज के साथ आँधी थी। इसी प्रकार 21 मार्च 1950 को 100 मी प्रतिघंटा की गति से आँधी इलाहाबाद में आयी थी। यह प्रायः दोपहर बाद या सायं को आती है। कभी-कभी गर्मी में इनसे हल्की बारिश हो जाती है जिससे मौसम ठंडा हो जाता है। इस समय प्रायः मौसम सूखा रहता है।

बरसात का सामान्य मौसम

बरसात का मौसम इलाहाबाद मे धूल-आँधी से प्रारम्भ होता है। कुछ दिन अन्धड के बाद गर्मी का मानसून आ जाता है। बरसात प्रारम्भ होते ही तापमान गिर जाता है। जुलाई मे तापमान 86^{O}F हो जाता है। जबकि मई मे 94^{O}F रहता है। मासिक वर्षा लगभग 4.8 मिलीमीटर (अप्रैल) से लेकर 333.4 मिमी (अगस्त) होती है। अधिकतम वर्षा जून से सितम्बर तक होती है। जिसमे सबसे अधिक वर्षा अगस्त मे होती है।

भौगोलिक क्षेत्र

आधुनिक शहरी आवादी 11 क्षेत्रों में प्रशासनिक दृष्टि से बॅटी। जोकि कृत्रिम तथा स्वछंद है जो भौगोलिक क्षेत्र के अनुसार नहीं है। उदाहरणार्थ वार्ड - 11 में पुराना दारागंज मोहबनियावाग की नई आवादी, अलोपी वाग, तुलाराम, मधवापुर तथा अर्द्धशहरी क्षेत्र अल्लापुर नया गॉव दलाल का पुरवा तथा मटियारा। इसी प्रकार वार्ड 3 में 6 में 8 में वड़ी विविधता है जव इस शहर का क्षेत्र 25 वर्ग मील है। यद्यपि शहर आदर्श व्यवस्था नहीं दिखा पा रहा है। इसीलिए जोनल व्यवस्था वनाई गई।

जोनल मुद्दे

शहर का विकास अनियंत्रित रूप मे विखरा हुआ है। इस प्रकार आदर्श क्षेत्र वनाया नहीं जा सकता है। 19वीं सदी के अन्त में शहर का विकास हुआ और वह व्यवस्थित नहीं है। वहुत से टुकडों-टुकडों में एक दूसरे से दूर मकान वने और वीच मे काफी क्षेत्र छूटा हुआ है। जिससे एकरूपता नहीं है। वाहरी क्षेत्र पुराने शहर मे दूर वना है और वीच में स्थान भी खाली है जैसे कटरा, कर्नलगंज क्षेत्र जो पतले और अव्यवस्थित गलियो में वने हैं। मकान घने वसे है। पूरा शहर एक साथ तो वना नहीं है। वाहरी भाग तो पिछले 20 वर्षों ही में वना है जवकि पुराना शहर शताव्दी पहले। नया कटरा और सिविल तो साथ ही वना परन्तु उद्देश्य अलग-अलग होने मे एक तरह के नहीं हैं। सिविल लाइन अंग्रेजों के लिए और नया कटरा हिन्दुस्तानियों के लिए।

क्षेत्र

शहर के विभिन्न भागों मे मकान निम्न 3 कारणों से भिन्न है।

1. भवनों के प्रकार के कारण घनत्व

2. भवनों की निर्माण योजना तथा सड़कों की चौड़ाई

3. शहरी क्षेत्र के उपयोग के रिवाज के अनुसार।

परन्तु मुख्य शहर से सम्पर्क भी मकानों की स्थिति को प्रभावित करता है। एरिया, दारागंज, कीडगंज, कटरा, कर्नलगंज यद्यपि काफी पुराने हैं परन्तु और पूरा वन भी गये है परन्तु पतली तथा वेतरतीव गलियों के कारण वाहरी क्षेत्र में है। ऊपर के चार सिद्धान्तों पर शहर को चार भागों में बॉटा गया है।

भीतरी क्षेत्र

भीतरी क्षेत्र पूरे शहर की धुरी है। सारा व्यापार थोक तथा खुदरा सब यहीं से होता है। पूर्वी सीमा इस क्षेत्र की तिलक (वलुआघाट) मोहत्सिमगज रोड तक है। उत्तरी सीमा रेलवे लाइन तथा लीडर रोड तक है। दक्षिणी सीमा अतरसुइया नाला तथा आनद चरन वनर्जी रोड तक है उत्तरी पश्चिमी सीमा नया अटाला, वक्सी वाजार तथा दक्षिणी पश्चिमी सुल्तानपुर भावा रोशन खाँ वाग है। दक्षिणी सीमा जी०टी० रोड, कैलाश नाथ काटजू रोड के जक्शन तक है। वाद की सडक के कुछ दूरी पर सीमा लीडर रोड मीट मार्केट मिहनाजपुर, सेन्ट जॉन चर्च तथा पश्चिम में रीवा कोठी तक है।

पतालपुरी मन्दिर, अक्षयवट, किला, खुशरूवाग यह सबसे पुराना क्षेत्र है। पूरा क्षेत्र घना वसा है। सडकें पतली तथा अव्यवस्थित है। उदाहरणस्वरूप अतरसुइया रोड जो कि सबसे घनी आवादी के वीच से पास होती है। कोलहन टोला तथा भारती भवन सडक सबसे पतली सडक इस क्षेत्र की है। जी०टी० रोड भीतरी क्षेत्र के वीच से पास होती है। और इसे दो भागों में वॉटती है। विकास के कारण उत्तरी भाग चौडा तथा सीधी सडक पर है जैसे जानसेनगज तथा शिवचरन लाल रोड। दूसरा भाग अच्छी सडकों से जुडा है और वाहरी भाग रेल रोड तथा नदी से। यह क्षेत्र इलाहावाद जक्शन स्टेशन तथा सिटी स्टेशन तथा यमुना से जुड़ा है। अतः यह शहर का वाणिज्य केन्द्र है। व्यवसाय तथा मकान आवास के लिए जमीन पर्याप्त है। भूतल व्यापार के लिए प्रथम तल तथा द्वितीय तल आफिस, होटल तथा आवास के लिए प्रयोग होता है। मुख्य व्यापार जानसेनगंज, जी०टी० रोड, जीरो रोड पर है।

मध्य क्षेत्र

यह भीतरी तथा वाहरी क्षेत्र के मध्य में है। यह पूरा मकानों से भरा है। परन्तु चौड़ी सड़क पर बने होने के कारण कुछ जगहों पर खुला स्थान है। पूर्वी क्षेत्र मुट्ठीगंज, साउथ मलाका, दक्षिणी तथा पश्चिमी भाग कल्याणी देवी। दक्षिणी भाग अतरसुइया, अटाला, रोशन खान वाग अस्पताल तथा मिनहाजपुर मुहल्ला। मुट्ठीगंज चौड़ी एवं सीधी सडको से 19वीं सदी में विकसित हुआ किन्तु कल्यानी देवी, रोशन खान वाग, मिनहाजपुर और साउथ मलाका का विकास इस सदी के दूसरे चरण में हुआ। यद्यपि सभी आवासीय मकान, थोक गल्ला की वाजार, गोदाम और वॉस मण्डी तथा पत्थर की दुकानें इस क्षेत्र में हैं। इस क्षेत्र का पश्चिमी भाग मोतीलाल नेहरू, मनमोहन दास आँख अस्पताल तथा डफरिन अस्पताल है। वही पर शहर की सवसे वड़ी सब्जी मण्डी खुल्दावाद है।

वाहरी क्षेत्र

अधिकतर पिछले 100 वर्ष मे इस क्षेत्र मे विकास हुआ। शहर के वाहरी क्षेत्र मे विकास अनियन्त्रित तथा अव्यवस्थित है। नया सिविल स्टेशन अन्तिम सदी के छठें दशक में वना। वाकी भाग 1900 मे वने। यह शहर का वहुत महत्वपूर्ण भाग है। क्योंकि यह शहर की परिधि को सवसे ज्यादा घेरता है। ज्यादातर भाग उत्तर की तरफ है। जो असामान्य विकसित हुआ। फिर भी यह भीतरी तथा मध्य क्षेत्र को श्रृंखला की तरफ घेरे हुए है। जहॉ तक मकानो के वारे में है यह भीतरी क्षेत्र विल्कुल विपरीत है। यह कुछ भागो मे वना है और पार्क तथा खेल के मैदान वहुतायत मे है। यद्यपि मकान एक से नही है फिर भी अच्छे आवासीय मकान है। जमीन का विविध प्रयोग है। जैसे - आवास, व्यवसाय, शिक्षा तथा प्रशासन। वड़े क्षेत्र के कारण एकरूपता असम्भव है। निम्नलिखित उपक्षेत्र सरलतापूर्वक निर्धारित किया जा सकता है।

1. सिविल लाइन, 2. रेलवे कालोनी, 3. पुराना अव्यवस्थित वन्दोवस्त, 4. नई नियोजित मुहल्ले, 5. सैनिक छावनी।

सिविल लाइन

प्रारम्भ मे अंग्रेजों के लिए वसाया गया। इसके वाद सम्पन्न निवासियो के लिये वने। दक्षिण में रेलवे कालोनी तथा उत्तर में स्योर रोड, पश्चिम में हास्टिंग रोड तथा पूरव में कमला नेहरू रोड तक फैला है। सीधी तथा चौड़ी सड़के दोहरी वृक्ष पंक्तियों में सजे पूरे क्षेत्र को वर्ग तथा आयताकार जो 'ग्रिड प्लान' के नाम से प्रसिद्ध है अच्छे आवासीय भवन सामने पार्क की तरफ लान का स्थान तथा वगीचा जो पार्क का परिदृश्य देता है। आवासीय स्थान के अतिरिक्त उच्च कोटि की दुकानों का केन्द्र जो कैनिग अलवर्ट रोड पर वसा है। दुकानें विविध प्रकार की हैं जैसे कपड़े, स्टेशनरी, दवायें, आभूषण, फर्नीचर इत्यादि। उपरोक्त के अतिरिक्त उच्चकोटि की सिलाई थी। दुकानें, होटल, जलपान गृह, छाया गृह आदि हैं।

सिविल लाइन में वहुत से सरकारी आफिस जनता के आफिस स्कूल, कालेज, वैक, वीमा कम्पनी के दफ्तर है। वहुत से चर्च तथा अंग्रेजी स्कूल इस स्थान को अंग्रेजियत प्रदान करते हैं। इसके साथ प्रेस वर्क की फैक्ट्री, विद्युत-फैक्ट्री मोटर वर्क से इस क्षेत्र को उद्योग का रंग देते हैं। इस प्रकार सिविल लाइन एक वहुआयामी चरित्र वाला स्थान हैं।

रेलवे कालोनी

आयताकार रेलवे कालोनी जिसका बड़ा भाग 1 1/4 तक खुशरूबाग में बड़ा ताजिया और बी०एन० इन्टर कालेज तक फैला है। यह दो फर्लांग चौड़ा उत्तर में नवाज युसुफ रोड और दक्षिण में लीडर रोड तक फैला है। यहाँ पर विस्तृत गुड्स रोड, रेलवे वर्क शाप, उ० रेलवे अस्पताल डी०एस० तथा इन्जीनियरों के आफिस है इसके अतिरिक्त रेलवे कालोनी बहुत से रेलवे कर्मचारियों की आवासीय समस्या हल करती है। इसके अपने, विद्युत, सफाई की व्यवस्था है। इस प्रकार रेलवे कालोनी सिटी मुख्य तथा सिविल लाइन के बीच सांस्कृतिक सेतु है।

पुराना अनियोजित अव्यवस्थित क्षेत्र

शहर का बाहरी क्षेत्र जो एक परिधि पर है अव्यवस्थित रूप में बसा हुआ है। पुराना कटरा पहले एक छोटा गॉव था अब एक बाजार के रूप में परिवर्तित है कटरा की बाजार मास्टर जहीरुल हसन तथा चिन्तामणि घोष रोड पर बसा है। जो चार भागों में विभक्त करता है। पुराने आवासीय भवनों के ब्लाक पतली एवं अव्यवस्थित गलियों सहित पूरी तरह बन चुकी है। पूरब में कर्नलगंज तक है और उसी तरह है इसमें विश्वविद्यालय तथा कचहरी प्रमुख सस्थान है। दारागंज जो एक पुराना अर्द्धशहरी मोहल्ला जो गंगा के किनारे ऊँचाई पर बसा है। इस क्षेत्र का जल निकास बहुत उत्तम है। इसी क्षेत्र में संगम है जहाँ लाखो लाख लोग धार्मिक तीर्थ यात्रियों को डुबकी लगाने का सौभाग्य प्राप्त होता है। यहाँ पर पन्डा या परागवाला ज्यादा निवासी है। पुराने मकान भीड-भाड घने मकान अधिकतम है। बाजार दारागज रोड पर तथा जी०टी० रोड पर है। पक्का घाट नही है क्योंकि गंगा का बहाव तथा धारा निश्चित नही है। कीडगंज दूसरा मुहल्ला है जहाँ मकान नियोजित रूप से नहीं है। रेलवे के किनारे इसे शहर से अलग करते है। त्रिवेनी तथा शंकर लाल भार्गव रोड मुख्य बाजार है। भीतरी मुहल्ला पतले एवं अव्यवस्थित गलियो तथा गिरते हुए मकानों से भरा पड़ा है। कीडगंज गृह लघु उद्योग का केन्द्र है। यहाँ बेंत, बॉस, फर्नीचर, दियासलाई, खिलौने तथा उत्तर प्रदेश के उद्योग विभाग के निदेशक कार्यालय तथा बेंत उद्योग सहकारी समिति एवं इलाहाबाद सहकारी उद्योग सोसाइटी लिमिटेड है।

नया नियोजित क्षेत्र

1900 सदी से विकास इस क्षेत्र में हो रहा है। लूकरगंज तथा जार्ज टाउन 1910 के आस-पास विकसित हुए। किला रोड पर टैगोर टाउन, जार्ज टाउन का विकसित रूप है उसी के पास दरभंगा कालोनी, एलनगंज है जबकि

नया कटरा, ममफोर्डगंज पुराने कटरा के उत्तर में है। जी०टी० रोड तथा उत्तर पूर्व रेलवे के त्रिकोण पर कुछ नई वस्तियाँ विकसित हो रही है। शहर का दक्षिणी भाग बिल्कुल नई आवादी द्वारा बढ़ रहा है। इसमें सुल्तानपुर भावा, रिफूजी इन्डस्ट्री कालोनी, दक्षिणी आवास योजना है। वाहरी क्षेत्र में खुलापन के कारण पार्क, स्कूल, छात्रावास, खेल के मैदान स्वच्छ हैं।

सैनिक छावनी

6.4 वर्ग मे फैला 3 सैनिक छावनी इलाहाबाद मे है। किला छावनी 1 3 वर्ग मील पुरानी सैनिक छावनी 1 9 वर्गमील नयी सैनिक छावनी 3 2 वर्ग मील में हैं। ये सभी शहर के वाहरी भाग मे हैं। पुरानी छावनी नगर पालिका के लिए वाधक है। और विकास के लिए उत्तरी वाहरी क्षेत्र के लिए वाधक है। कोटि की छावनी किले में है और वहुत कम सिपाही रहते है। परन्तु नई छावनी खेती फार्म मिलिटरी वैरक इत्यादि वडे क्षेत्र में है।

अर्द्धशहरी क्षेत्र

वाहरी क्षेत्र के आगे अर्द्ध शहरी गाँवों का क्षेत्र मेखला की तरह घेरे है। यह उत्तरी पश्चिमी क्षेत्र में शहर मे फैला है। 2 4 वर्ग मील जी०टी० रोड के दोनों तरफ फैला है। टैगोर टाउन तथा दारागंज के पास भी अर्द्धशहरी क्षेत्र है इसे शहरी ग्रामीण सन्धि कह सकते है। भूमि ग्रामीण उपयोग मे है सामाजिक तथा आर्थिक स्थित शहरी है। यह क्षेत्र पूर्ण रूप मे शहर में विलीन नहीं हुआ है। राजापुर, वेली, छोटा वघाड़ा, दरियावाद शहर में विलीन है तथा शहर के हिस्से हो गये। वडा वघाड़ा, मेहदौरी, निकौली, गंगा के किनारे 10 से 20 फीट ऊँचाई पर वसे है। जो वाढ की पहुँच से वाहर है। ये कछार की भूमि जोतते है तथा अच्छी रवी की फसल लेते हैं। यमुना के निकट शहर के द०प० दरियावाद सिरानपुर तुलसीछुर, रसूलपुर, सदियापुर, नुरुल्लारोड के पश्चिम जी०टी०रोड के द० ससुर खदेरी नदी की भूमि पर खेती होती है। सभी खेती तथा पशुपालन करते हैं। कुछ लोग शहर में काम करते हैं। इस अर्द्ध शहरी क्षेत्र मे शहर को मजदूर, कुली, रिक्शा चालक, ट्राली चालक, ठेले वाले मिलते है। इसके अतिरिक्त हरी सब्जियाँ, दूध, घी, मौसमी फल तथा ईटों के भट्टे आदि मिलते हैं। इस प्रकार अर्द्ध शहरी क्षेत्र सेवा शहर से भिन्न है। यह आश्चर्य है कि यह क्षेत्र म्यूनिसिपल क्षेत्र है और सुविधा प्रदान करता है परन्तु विजली परिवहन सेवाओं से वंचित है।

अपवाह तंत्र

शहर गंगा जलोढ़ मैदान मे स्थित है। शहर की सामान्य स्थलाकृति समतल है इसकी समुद्रतल से औसत ऊँचाई 90 मी एव अधिकतम 96 मी० है। शहर तीन ओर से गगा एव यमुना नदी से घिरा हुआ है। गगा नदी पूर्व उत्तर मे तथा दक्षिण की ओर यमुना नदी है। मासिक वर्षा लगभग 4 8 मिमी (अप्रैल) से लेकर 333 4 मिमी (अगस्त) होती है। अधिकतम वर्षा जून से सितम्बर तक होती है। जिसमे सबसे अधिक वर्षा अगस्त में होती है।

शहर का केन्द्रीय भाग ऊँचे स्तर का है। शहर का एक भाग उत्तर एव उत्तर पश्चिम में गंगा की ओर ढालू है। जबकि शेष भाग दक्षिण मे एव पूर्व मे क्रमशः यमुना नदी एव गगा नदी की ओर ढालू है। कानपुर रोड से होकर शहर को विभाजित करने वाली वाटरशेड लाइन मानी जा सकती है।

दो मिट्टी के बांध जिनके नाम बख्शी बाँध एव बेनी बाँध है जो सम्राट अकबर द्वारा बनवाये गये है। ये बाँध न केवल गंगा की धारा से अपरदन को रोकती है, बल्कि शहर को बाढ़ से बचाती भी है। यमुना नदी की ओर तट ऊँचा है। अतःइसके किनारे पर बाँध नहीं बनाया गया है। लेकिन 1948 में यमुना नदी के बाढ़ का पानी दो छोटे बाँध लोक निर्माण विभाग द्वारा बनाये गये। पुनः वर्षा 1978 मे यमुना नदी का जल स्तर 88-04 मीटर तक पहुँच गया जो अपने पूर्व मे 1975 को 87 98 मी० के रिकार्ड स्तर से अधिक था। इस स्थिति में शहर को बचाने के लिए सभी नदियों के तट को ऊँचा एव मजबूत करने की आवश्यकता पर जोर दिया है।

भीषण वर्षा के समय शहर का पानी निम्नलिखित मौजूद प्राकृतिक नालों से होते हुए दोनों नदियो में गिरता है।

(1) घाघर नाला

(2) चाचर नाला

(3) मोरी गेट नाला

(4) मोरी गेट नाला

(5) राजापुर नाला

(6) सम्फोर्डगंज नाला

वर्तमान व्यवस्था

इलाहाबाद मे निम्नलिखित स्थानो पर चार स्थाई वर्षा जल (स्ट्रॉम वाटर) पम्पिंग स्टेशन है जो वर्षा जल को पम्प करता है। (चित्र सख्या 1.8 - 1.9)

सारणी नं० 1

क्रम संख्या	पम्पिंग स्टेशन	पम्पों का विस्तृत विवरण	टिप्पणी
1	मोरीगेट (1)	30 क्यूमेक के- 3 पम्प	विद्युत चालित
	(2)	10 क्यूमेक - 1 पम्प	विद्युत चालित
	(3)	10 क्यूमेक - 7 पम्प	डीजल चालित
2	वख्शीवॉध (1)	30 क्यूसेक - 3 पम्प	विद्युत चालित
	(2)	10 क्यूमेक - 5 पम्प	डीजल चालित
3	चाचर नाला (1)	20 क्यूमेक - 1 पम्प	विद्युत चालित
	(2)	10 क्यूसेक - 4 पम्प	डीजल चालित
	(3)	5 क्यूमेक - 4 पम्प	डीजल चालित
4	मम्फोर्डगंज (1)	5 क्यूसेक - 1 पम्प	अस्थार्यी पम्प
	(2)	10 क्यूमेक - 2 पम्प	प्रत्येक वर्ष स्थापित किये जाते है।

शहर के अपवाह तंत्र के सुधार के लिए नगर निगम के द्वारा वर्ष 1991-92 में 141.00 लाख रुपया का कार्य कराया गया।

अव तक कराये गये सभी कार्य शहर में जल भराव की समस्या को प्रर्यात रूप से नही पूरा कर पाते अतः उपलव्ध कम संसाधनों के उचित उपयोग के लिए एक विस्तृत अपवाह तंत्र की योजना विभिन्न चरणों में लागू करने की आवश्यकता है।

नीचे दी गई सारणियों में प्रस्तावित कार्य एवं लागत का विवरण दिया गया है।

प्रथम चरण

सारणी नं० 2

क्रम संख्या	कार्य का विवरण	लागत (लाख रुपये में)
1	बेनी बाँध की ओपनिंग की पुनः रचना	70.00
2	भारी वर्षा जल पम्पिंग स्टेशन और मोरीगेट पर नये स्यूलीसगेट	90.00
3	मोरीगेट पर भीषण वर्षा जल पम्प	100.00
4	विद्युत वितरण लाइन	50.00
5	जवाहर लाल नेहरू रोड के किनारे-किनारे रेलवे लाइन के नीचे की ओपनिंग की पुनः रचना	65.00
6	मोरी नाला और अल्लापुर जलग्रहण क्षेत्र में नाले की मरम्मत	400.00
	योग =	425.00

द्वितीय चरण

क्रम संख्या	कार्य का विवरण	लागत (लाख रुपये में)
1	मम्फोर्डगंज मे पम्पिंग स्टेशन, पम्पिंग प्लाट एवं अन्य आवश्यक कार्य	140.00
2	राजापुर में पम्पिंग स्टेशन, पम्पिंग प्लांट एवं अन्य आवश्यक कार्य	990.00
3	चाचर नाला में पम्पिंग स्टेशन, पम्पिंग प्लांट एवं अन्य आवश्यक कार्य	100.00
4	गेट न० 9 मे पम्पिंग स्टेशन, पम्पिंग प्लांट एव अन्य आवश्यक कार्य	45.00
5	गेट न० 13 में पम्पिंग स्टेशन, पम्पिंग प्लांट एवं अन्य आवश्यक कार्य	35.00
	योग =	410.00
	महायोग =	835.00

प्रस्ताव के प्रथम चरण को सबसे अधिक प्राथमिकता देनी होगी, क्योंकि इससे शहर का लगभग 36% भाग लाभन्वित होगा। इन कार्जों के पूरा होने पर अठलापुर एवं टैगोर टाउन क्षेत्र के कई वर्षो की अपवाह की समस्या सुलझ जायेंगी। और ये क्षेत्र वर्तमान जल अस्वास्थ्य कर वातावरण से मुक्ति मिल जायेगी।

द्वितीय चरण को प्रस्तावित कार्य भीषण वर्षा के समय जब नदियाँ उफान पर होती है। कुछ महत्वपूर्ण स्थान जैसे--राजापुर, मम्फोर्डगंज, बलुआघाट, कटघर, चौखण्डी, यमुना किनारे को डूबने से बचाने के लिए आवश्यक है। चूँकि यह स्थिति कभी-कभी आती है। अतः ये कार्य दूसरी प्राथमिकता पर होनी चाहिए और इन्हे धन की उपलब्धता को देखते हुए सामान्य कार्यक्रमों में लिए जाने चाहिए।

ड्रेनेज व्यवस्था की आवश्यकता

1. नगर मे वर्षा ऋतु मे होने वाले जल भराव का सुनियोजित ढग से निस्तारण
2. जल जमाव से उत्पन्न होने वाली बीमारियो से बचाव।
3. नगर के वातावरण को दूषित होने से बचाना।

ड्रेनेज की वर्तमान व्यवस्थाः

वर्तमान के दिनो मे नगर के बरसाती पानी को स्थाई एव अस्थाई पम्पिंग स्टेशन तथा छ मुख्य नालों से निकालने की व्यवस्था है।

सारणी नं० 3

क्रम सं०	पम्पिंग स्टेशन	डीजल चालित पम्पिंग प्लाण्टों की सं० एवं क्षमता	विद्युत मोटर चालित पम्पिंग प्लाण्टो की संख्या एवं क्षमता	विद्युत एवं डीजल चालित पम्पिंग प्लांटो की कुल क्षमता	गेट बन्द होने का लेविल (मीटर)
1	2	4	3	5	6
	स्थाई पम्पिंग स्टेशन				
1	मोरी गेट	10 क्यूसेक x 7 नग	10 क्यूसेक x 3 नग 5 क्यूसेक x 1 नग	105 क्यूसेक	81 37
2	चाचर नाला	10 क्यूसेक x 4 नग 5 क्यूसेक x 5 नग	20 क्यूसेक x1 नग	85 क्यूसेक	83 10
3	बख्शीबाँध	10 क्यूसेक x5 नग	30 क्यूसेक x 3 नग	140 क्यूसेक	गेट नही है।
4	ममफोर्डगंज	10 क्यूसेक x 2 नग 5 क्यूसेक x 3 नग		35 क्यूसेक	84 00
	स्थाई पम्पिंग स्टेशन				
1	गेट न० 9	5 क्यूसेक x 1 नग 3 क्यूसेक x 1 नग	—	8 क्यूसेक	82 70
2	गेट न० 12	5 क्यूसेक x 2 नग	—	10 क्यूसेक	81.90
3	ई०सी०सी०	1 क्यूसेक x 2 नग 0 75 क्यूसेक x नग	—	3.5 क्यूसेक	82.70
4	गेट म० 1 से 5	2 क्यूसेक x 2 नग 1.5 क्यूसेक x 1 नग 1 क्यूसेक x 2 नग 0.75 x 2 नग	—	9 क्यूसेक	82.70

सारणी नं० 4

(व) वर्षा ऋतु मे जल जमाव से प्रभावित इलाहावाद नगर के क्षेत्र।

क्रम संख्या	क्षेत्र का नाम
1	टैगोर टाऊन
2	जार्ज टाऊन (आशिक)
3	हाशिमपुर (आशिक)
4	चौंखण्डा
5	खलासी लाईन
6	कृष्णा नगर (त्रिवेणी रोड तक का क्षेत्र)
7	रामवाग (मेन रोड)
8	तालाव नवलराय
9	वाघम्वरी रोड
10	लेवर चौराहा
11	मटियारा रोड
12	सोहवतियावाग (त्रिपाठी कालोनी तथा नई वस्ती)
13	कूपर रोड
14	स्ट्रैची रोड
15	लूकरगज प्ले ग्राउण्ड
16	लीडर रोड
17	सूरजकुण्ड
18	वेली कालोनी (गॉव)
19	राजापुर नेवादा

नगर में समुचित व्यवस्था न होने का कारण

1. शहर के खुले क्षेत्र तथा तालावों को पाट दिया जाना।
2. सीमित वित्तीय संसाधनों के कारण क्षतिग्रस्त नालों की मरम्मत एवं सफाई का अभाव।
3. नवनिर्मित आवासीय कालोनियों में ड्रेनेज को समुचित व्यवस्था का न होना।

नियोजनः

सारणी नं० 5

नगर के पूरे क्षेत्र को छ स्टार्म वाटर जोन मे बॉटा गया है जो पम्पिग स्टेशन के नाम से जाना जाता है। प्रत्येक जोन के कैचमेन्ट एरिया, डिस्चार्ज तथा रेनफाल का विवरण नीचे तालिका 5 में दिया गया है।

क्र०	पम्पिंग स्टेशन के नाम	कैचमेन्ट एरिया हेक्टेयर मे	रेनफाल मिमी० प्रतिघण्टा	डिस्चार्ज जिसके पम्पिंग की आवश्यकता है। (क्यूसेक)
1	मोरी गेट	1279	12	19
2	मम्फोर्डगज	259	12	4
3	गजापुर	184	12	2.9
4	चाचर नाला	127 5	12	1.9
5	गेट नं० 9	56 7	12	0 85
6	गेट न० 13	16.2	12	0 24

द्वितीय चरण :

क्र० सं०	कार्य का विवरण	लागत (रुपये लाख में)		
1	मम्फोर्डगंज में पम्पिंग स्टेशन तथा तत्सम्बन्धित कार्य।	60.00	80.00	140.00
2	गजापुर मे पम्पिग स्टेशन तथा तत्सम्वन्धित कार्य।	40 00	50.00	90.00
3	चाचर नाला पर पम्पिंग स्टेशन तथा तत्सम्बन्धित कार्य।	55.00	45 00	100.00
4	गेट नं० 9 पर पम्पिंग स्टेशन तथा तत्सम्वन्धित कार्य।	15.00	30.00	45.00
5	गेट नं० 13 पर पम्पिंग स्टेशन तथा तत्सम्वन्धित कार्य।	20 00	15.00	35.00
	योग =	190.00	220.0	410.00

अध्याय - 2

विधितंत्र

विकासशील देशों मे जनसख्या की वृद्धि तथा विभिन्न मानवीय क्रियाओं मे वृद्धि के फलस्वरूप नगरीकरण तीव्र-गति से वढ रहा है। जिसमे दो प्रवृत्तियाँ स्पष्ट दिखती है।

1. नगरो के आकार में वृद्धि इसका कारण नगर में जनसख्या वृद्धि दर तथा ग्रामीण नगरीय प्रवास है।

2 दूसरी प्रवृत्ति छोटे बाजार आकार तथा क्रियाओ में वृद्धि द्वारा नगरों का रूप ले लेते है।

नगर पृथ्वी पर एक सांस्कृतिक भू-दृश्य होते है जो कार्यात्मक इकाई है।

फंक्सनल यूनिट (Functional Unit) जिसका अस्तित्व एवं विस्तार मानव इच्छा पर निर्भर करता है। नगर भू-दृश्य को Town Scape टाउन स्केप आज नगर पृथ्वी की सतह पर सर्वाधिक परिवर्तित होने वाले भू-दृश्य है जिसका कारण इनमे कार्यात्मक विविधता जैसे - द्वितीय क्रियायें - शिक्षा, परिवहन राजनीति इत्यादि है।

नगर के अध्याय को नगरीय विज्ञान Urbanology कहा जाता है। जिसके दो पहलू होते है।

1. नगर की आकारिकी जिसके अन्तर्गत नगर के पक्के निर्मित भवनों एवं पक्की सड़कों का अध्ययन किया जाता है।

2. नगरीय क्रियायें जिसके अन्तर्गत द्वितीय क्रियायें, विनिर्माण क्रियायें, परिवहन, व्यापार, बाजार, शिक्षा इत्यादि का अध्ययन किया जाता है।

उपरोक्त दोनों क्रियाओं के फलस्वरूप नगर की जलवायु में विशिष्टता आ जाती है। जो ग्रामीण जलवायु दशाओं मे भिन्न होती है। नगर की जलवायु के अध्ययन को सूक्ष्म जलवायु विज्ञान (Micro climatology) या नगरीय जलवायु विज्ञान (Urban Climatology) कहा जाता है। वर्तमान दशक में विश्व स्तर पर जलवायु विज्ञान व्यक्ताओं एव पर्यावरणविदो का ध्यान नगरीय जलवायु के अध्ययन की तरफ अधिक आकृष्ट हुआ है साथ ही विश्व के विभिन्न संगठन भी नगरीय जलवायु के आंकडों को एकत्रीकरण तथा उनके विश्लेषण पर विशेष बल दे रहे हैं। नगरीय जलवायु के अध्ययन पर विशेष बल के कारण निम्न हैं।

1. नगरों में मानव जनसंख्या का संकेन्द्रण

2. नगर में मानवीय क्रियाओं की विविधता

3. नगरीय जलवायु परिवर्तन एवं पर्यावरण प्रदूषण तथा परिस्थितिकीय असन्तुलन विभिन्न प्राकृतिक एवम् मानवकृत आपदाओं से नगरीय भागों में ग्रामीण भागों की तुलना में अधिक जन-धन की क्षति होती है। उदाहरण के लिए चरनोविल घटना, भोपाल गैस कांड इत्यादि।

आज विश्व के नगरों का वायुमण्डलीय पर्यावरण अत्यधिक प्रदूषित हो रहा है।

चार्ल्स डिकिन्स ने ग्रेट ब्रिटेन में औद्योगिक क्रान्ति के समय नगरीय पर्यावरण प्रदूषण का विवरण प्रस्तुत किया। डब्ल्यू० बाय महोदय ने 1972 में U.S.A. के मिनमिनार्ती नगरीय क्षेत्र के वायु मण्डलीय धूल का अध्ययन किया। एच०ई० लैण्डसबर्ग महोदय ने 1970 में नगरीय ग्रामीण वायुमण्डलीय पर्यावरण का एक तुलनात्मक विवरण प्रस्तुत किया।

Precipition characteristics	Chicago	Law Porte	St. Lou's	Tulsa	Urbana
	[In present greater than accurs in rural area]				
Annual Precipitation	5	31	7	8	5
Warmer half year	4	30	NA	5	4
Colder half year	6	33	NA	11	8
Raindays 25-2 5 mm (.01-1 in) Annual	6	0	NA	NA	7
Warmer half year	8	0	NA	NA	3
Cold half year	4	0	NA	NA	10
6 25 - 12.5 mm (.25 - 50 in) Annual	5	34	NA	NA	5
Warmer half year	7	54	NA	NA	9
Colder half year	0	5	NA	NA	0
Thonder storm days Annual number	6	38	11	NA	7
Summer numbers	13	63	21	NA	17

* These data are suspect due to change in the location of the weather observation station and observer error during the data collection period.

NA - data not available.

जिसमें उन्होंने विकिरण तापमान प्रदूषण को, मेघाच्छादन, सापेक्ष आद्रता, पवन तथा वर्षण का अध्ययन किया।

टी० जे० चौसलर महोदय ने 1965 में अपनी पुस्तक में द क्लाइमेट ऑफ लंदन की जलवायु अध्ययन मे नगरीय ऊष्मा द्वीप का अध्ययन किया। जे०एम० मिचल ने 1962 में आस्ट्रिया के वियना नगर के तापमान का दैनिक विचलन निकाला। आर० ब्रायसन तथा डब्ल्यू० रॉस महोदय ने 1972 में नगरीय धूल गुम्बद का अध्ययन किया।

जे० टी० पेटरमन महोदय ने 1969 में नगरीय शिकागो, लोपोर्ट, मेल्लुई एवं ग्रामीण क्षेत्रों के तुलमा, अरवाना वर्पण का तुलनात्मक अध्ययन किया।

आर० ब्रायसन तथा डब्ल्यू रॉस महोदय ने 1972 में शिकागो नगरीय औद्योगिक ममिक्ष के गर्म प्रदूषित प्लूम के अध. प्रवाह का अध्ययन किया। सामान्य रूप में नगरीय क्रियाओं का
पर्यावरण पर प्रभाव अग्रलिखित चार्ट द्वारा स्पष्ट है।

स्वतन्त्रता के पश्चात भारत मे भी तीव्र गति से औद्योगिक एव नगरीकरण हो रहा है जिसके फलस्वरूप नये नगर अस्तित्व मे आ रहे है तथा पुराने नगर लम्ववत एव क्षैतिज रूप मे फैल रहे है। भारत में उपोष्ण कटिवन्ध मे स्थित नगर गंगा यमुना के संगम पर स्थित है। यह इसकी प्रमुख जलवायु विशेषता ही मानसूनी नगर के निर्मित भू-दृश्यों एव विविध नगरीय क्रियाओं के फलस्वरूप यहाँ की सूक्ष्म नगरीय जलवायु अपने चतुर्दिक ग्रामीण जलवायु से भिन्न है। नगर के क्रमिक विकास चैपटर 3 को देखने से स्पष्ट होता है कि हाल के वर्षों मे नैनी औद्योगिक क्षेत्र का विकास तथा विभिन्न यातायात एवं परिवहन क्रियाओं में तीव्र वृद्धि हुई जिसके फलस्वरूप इलाहावाद नगर एक 12 लाख जनसख्या वाला महानगर हो गया जिसका प्रभाव इसके वायुमण्डल पर्यावरण पर पड रहा है। नगर के विभिन्न मुख्य सडको के सहारे चलने वाले ट्रक, वस, टैम्पो, स्कूटर, मोटर साइकिल इत्यादि विसर्जित धुँए के कारण नगर में विभिन्न प्रदूषण रेखायें वनी। ट्रक, वस, टेम्पो एवं रेलवे स्टेशन के ऊपर 15-20 मीटर की ऊँचाई पर धुँए, धूल एवं प्रदूषित तत्वों का काला मेघ छाया रहता है जिन्हें प्रदूषण गुम्वद कहा जाता है। प्रदूषण रेखाओं तथा प्रदूषण गुम्वदो के सामूहिक रूप को इलाहावाद का नगरीय प्रदूषण गुम्वद कहा जाता है। वर्तमान अध्ययन में प्रदूषण जाल एव गुम्वद के अध्ययन के लिए विभिन्न यातायात के साधनो एव उनसे विसर्जित प्रदूषक तत्वों की मात्रा का अध्ययन किया गया इसके आधार पर प्रदूषण गुम्वद एवं प्रदूषण रेखा जाल वनाया गया है। ट्रेन, ट्रक, वस तथा अन्य परिवहन के साधनों द्वारा निकाली गई ध्वनि के कारण उत्पन्न प्रदूषण का भी अध्ययन किया गया। नगर के कुछ विन्दुओं पर तापमापी द्वारा तापमान लिया गया। जिसके आधार पर नगर की समताप रेखा का मानचित्र खींचा गया तथा ऊष्मा द्वीप की गणना की गई।

नगर की वृद्धि एव विकास के अध्ययन के लिए इलाहावाद नगर महापालिका द्वारा आंकडा प्राप्त किया गया। जिसमें प्रतिवर्ष भवनो की संख्या में वृद्धि, वार्ड की संख्या में वृद्धि तथा जनसंख्या में वृद्धि के विविध पहलुओं का भौगोलिक अध्ययन किया गया। नगर महापालिका से प्राप्त आँकडों के अनुसार नगर के विभिन्न भागों के नगरीय क्रियाओं के सकेन्द्रण का अध्ययन किया गया। जिसके आधार पर विभिन्न नगरीय पेटियों एवं सेक्टर एवं वहुनाभिकों का अध्ययन किया गया।

Increasing Population
Urbanization
Consumption of resources
Incresing concentration of people and activities
Increasing Industry production of Consumer goods
Effects on local climate
Change in land surface Characteristics
Increased heat due to human cativitier
Changes in atmospheric Composition
Greater heat capasity Increased run off leads to less evaporation less reflection of short wave radiation (lower albedo) lower wind speed
Less incoming shortwave radiation greater retention of long wave radiation (Green house effects) More condensation nucle water
Higher temperatures [Heat Island]
Increased Convection
More fog and clouds
Altered water budget in Urban areas
Increased storminess and Percipitation

अध्याय-3

इलाहाबाद नगर की वृद्धि एवं विकास

नगर की भौतिक पृष्ठभूमि में वृद्धि

इलाहावाद की भौतिक पृष्ठभूमि में वृद्धि हो रही है, 1818 में यह नगर 27 वर्ग किमी० था। जोकि वढ़कर 1941-51 मे 70 वर्ग किमी० हो गया। वर्तमान समय मे इस नगर का क्षेत्रफल 7385 वर्ग किमी० हैं। जिसमे आवासीय क्षेत्रफल 3195 हेक्टेयर भूमि है। शेष भूमि पर व्यवसाय 186 हेक्टेयर औद्योधिक 486 है, राजकीय कार्यालय 318 हेक्टेयर तथा मनोरंजन स्थल आदि की व्यवस्था है। इलाहावाद के कुल भौगोलिक क्षेत्रफल के 22% भूमि पर वाढ़ का प्रभाव रहता है, अर्थात् 167735 हेक्टेयर भूमि वाढ प्रभावित क्षेत्र के अन्तर्गत आती है और जल भराव से प्रभावित क्षेत्रफल 72870 हेक्टेयर है। 1536.00 हेक्टेयर भूमि अभी अपरिभाषित है।

हेवर के अनुसार 'इलाहावाद नगर प्रारम्भ मे केवल यमुना नदी के तट पर ही वसा था, क्योंकि मुगलों ने दिल्ली और आगरा को भी यमुना के तट पर ही वसाया था।' यमुना का किनारा काफी ऊँचा व ढलान पर है और शहर से नदी मे तुरन्त पहुँचा जा सकता है। किन्तु कुछ समय पश्चात् कुछ विशेष कारणों से पूरा का पूरा नगर वसा जिससे नगर के क्षेत्रफल में काफी वृद्धि हुई। ऐसा इस कारण हुआ क्योंकि कटरा गॉव के पास दो छावनियों का निर्माण हुआ। इसके पश्चात जिला मुख्यालय तथा राजस्व परिषद का केन्द्रीय कार्यालय वना जिसके निर्माण के साथ नगर के क्षेत्रफल तथा विकास में वृद्धि हुई।

स्वतत्रता प्राप्ति के पश्चात् आवादी में वृद्धि और नगर में उद्योगों व्यवसायों एव यातायात आदि की प्रगति के कारण नगर मे मुख्य रूप से आवासीय समस्या उत्पन्न हो गयी जो निरन्तर जटिल होती जा रही थी, क्योंकि भवनो का निर्माण अपेक्षाकृत कम हुआ था। आवास के अतिरिक्त नागरिक सुविधाओं में भी वहुत कमी आ गयी थी। फलस्वरूप जनता की आर्थिक स्थिति को देखते हुए व्यवसायिक तथा यातायात से सम्वन्धित योजनाओं का कार्यान्वियन किया गया।

1892-97 में 5945 मकान वने थे जो कि सन् 192934 में वढ़कर 22756 हो गये इस समय मात्र 6 वार्ड ही वन पाये थे। इस प्रकार स्वतंत्रता के पूर्व मकानो की संख्या में वहुत कमी थी तथा उनका विकास भी वहुत धीमी गति से हो रहा था। लोग कच्चे मकानों में रहते थे। पक्के मकानों की संख्या वहुत ही कम थी। परन्तु स्वतंत्रता के वाद नगर का तेजी से विकास हुआ म्युनिसिपल वोर्ड का दर्जा वढ़ा कर नगर निगम कर दिया। इलाहावाद की जनसंख्या जो 1901 में 1.72 लाख थी, 1981 की जनगणना में 6.50 लाख और इस समय लगभग 9 लाख से अधिक है।

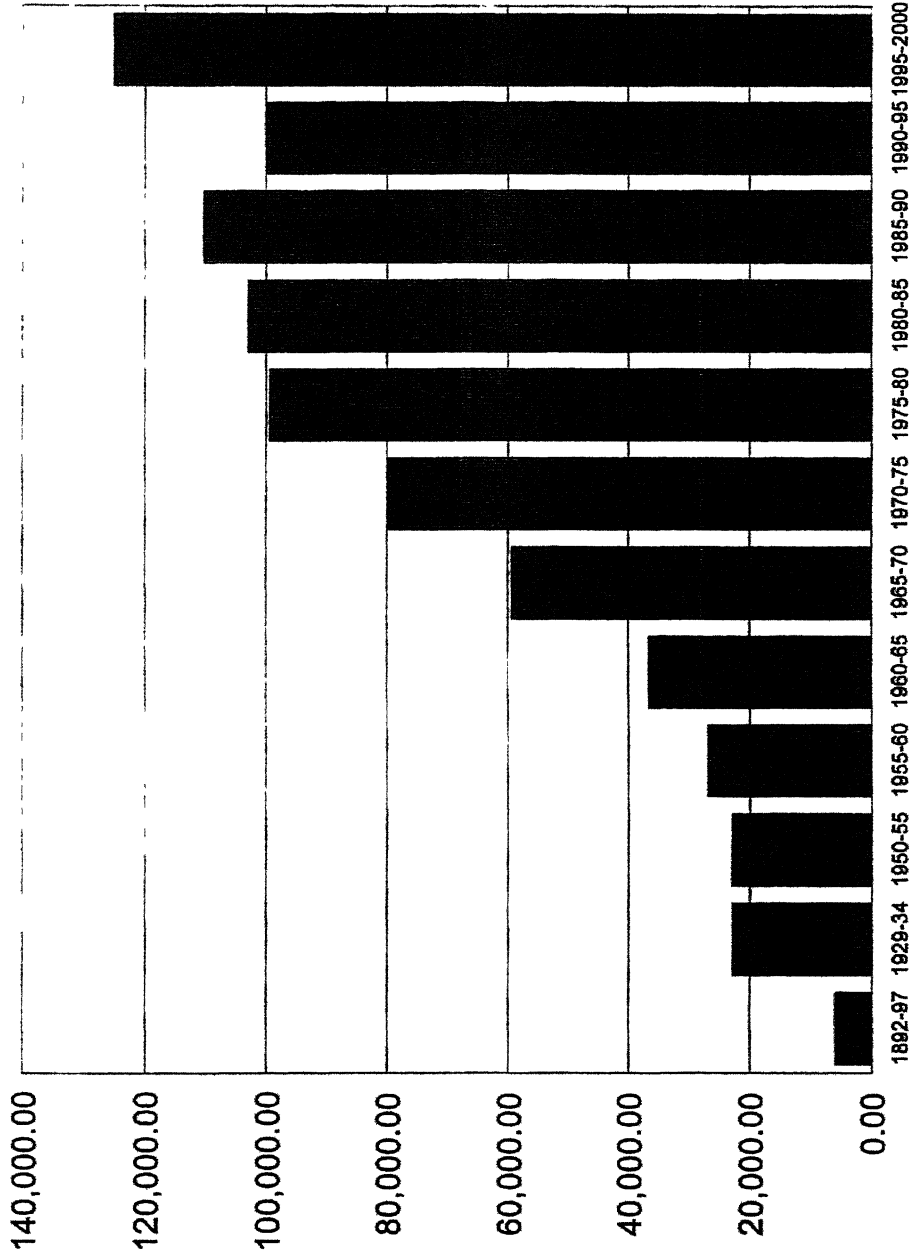
इलाहाबाद नगर को वर्तमान स्थिति तथा आज से लगभग 50 वर्ष पहले की स्थिति देखने से ज्ञात होता है कि इन 50-60 वर्षों में इलाहाबाद नगर की स्थिति मे इतना अधिक विकास हुआ कि पूरी पृष्ठभूमि मे ही बदलाव आ गया। जिसका मुख्य कारण रहा जनसंख्या में भारी बढोत्तरी इस जनसंख्या की बढोत्तरी का कारण रहा, जानलेवा बीमारियों पर नियंत्रण, अकाल एवं भुखमरी से रक्षा एव अन्य सुविधायें। जनसंख्या की इस वृद्धि के कारण नगर में आवासीय क्षेत्र का विस्तार भी तीव्र गति से हुआ फलत: पूरा नगर धीरे-धीरे मकानों से घिरता चला गया। 1950-60 के दशक में जनसख्या में तीव्र वृद्धि के कारण लोगों का प्रसार नगर के आन्तरिक तथा उत्तरी भागो की तरफ काफी तेजी से बढने लगा इन स्थानों पर लोगों ने अपना स्थायी निवास बना लिया जिस कारण इलाहाबाद नगर के चारो तरफ लोगों का प्रसार तथा घनत्व बराबर रहा। समयानुसार कुछ आर्थिक स्थिति ठीक होने के कारण ये लोग अपने मिट्टी के कच्चे घरों के स्थान पर पक्की ईटों के घरों का निर्माण प्रारम्भ कर दिया। फलस्वरूप नगर में कई मुहल्लों का निर्माण सम्भव हुआ, तथा इलाहाबाद नगर को कई जोन में बॉटे गये। चित्र संख्या 3 1 तथा 3 2 को देखने से ज्ञात होता है कि सन् 1892-97 मे केवल 6 वार्ड तथा 7945 मकान थे जोकि वर्तमान में बढ़कर 70 वार्ड एवं 1,25000 मकान हो गये। (मानचित्र सख्या 3.1)

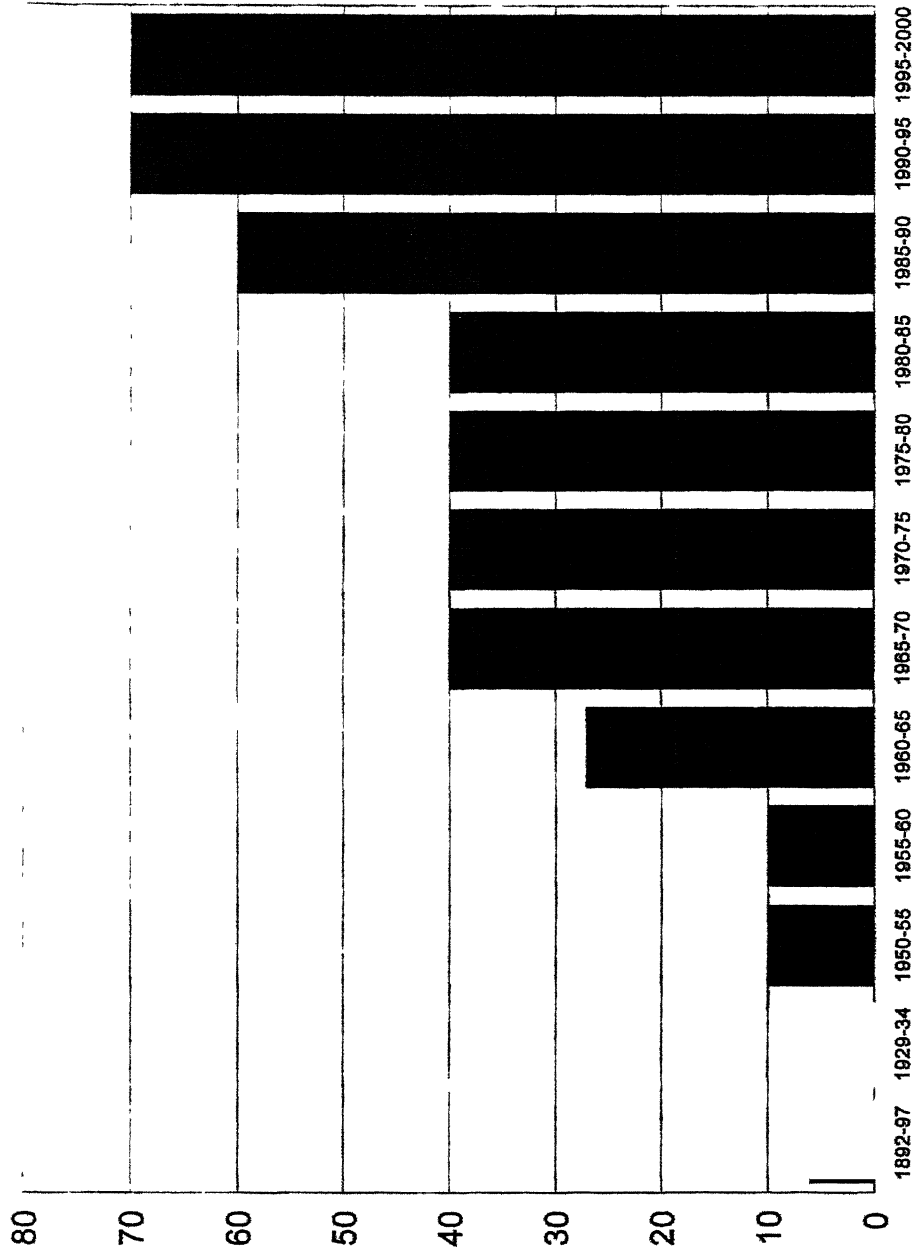
नगर में इतनी तीव्र गति से मकानों एवं वार्डों के बढ़ने का मुख्य कारण रहा लोगों का नगरों की ओर आकर्षण होना। इसका मुख्य कारण है विभिन्न प्रकार की सुविधायें जैसे- यातायात एवं परिवहन, पानी की सुविधा, बिजली, शिक्षा व्यवसायिक क्षेत्रों में वृद्धि, औद्योगिक विकास, राजकीय कार्यालय, चिकित्सालय, विश्वविद्यालय तथा अनेक प्रकार के कार्यालय आदि। सडक एवं रेलवे लाइन का विकास।

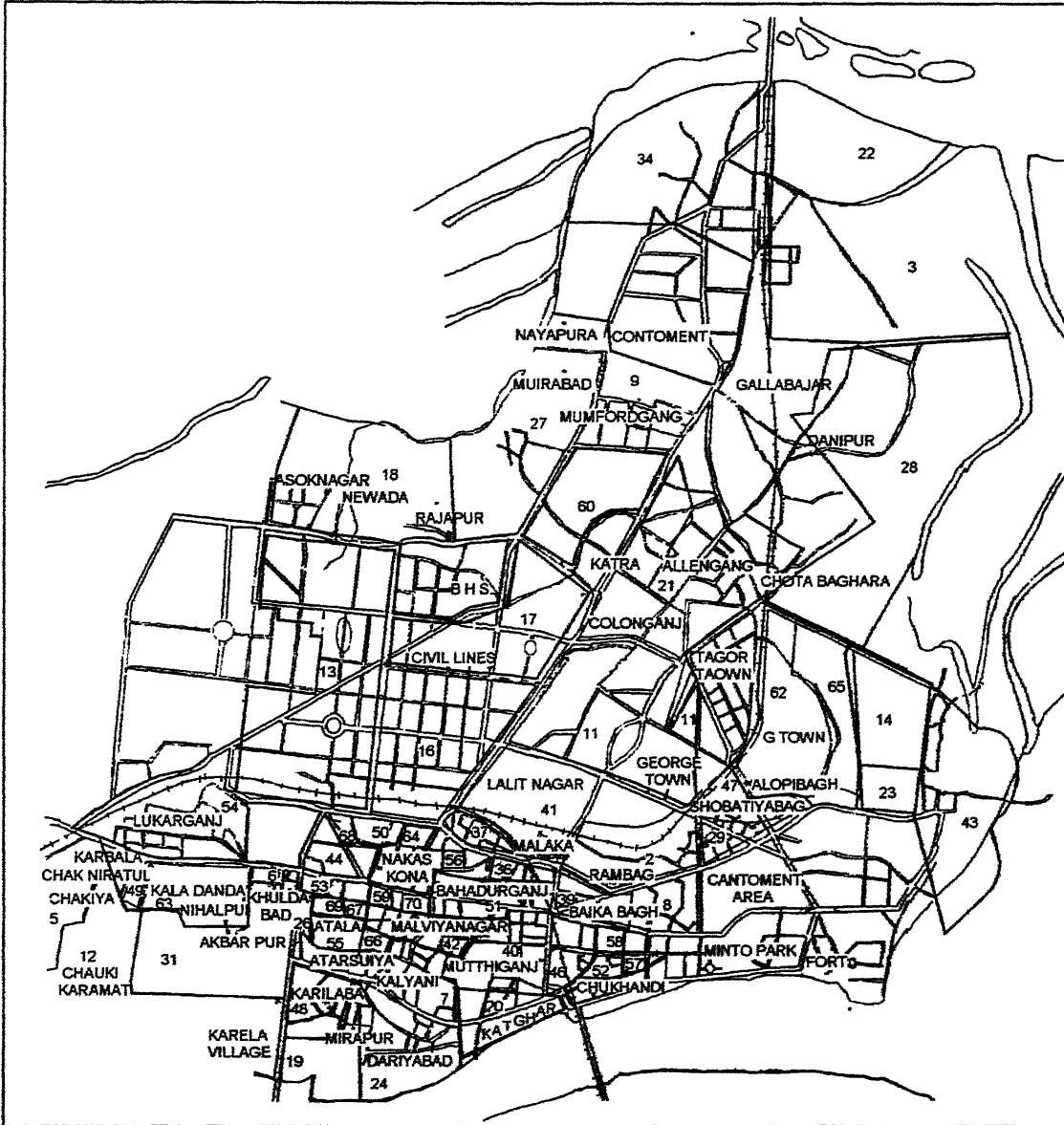
मानचित्र संख्या 3.1 एवं 3 2 को देखने से ज्ञात होता कि 1892-97 में 6 वार्ड एवं 5945 मकान थे। यह 1929-34 में बढ़कर 22756 मकान हो गये। किन्तु स्वंत्रता के पश्चात् अर्थात् सन् 1950-55 में वार्डों की संख्या 10 एव मकानों की संख्या 22839 हो गये। इसी समय से धीरे-धीरे नगरों में लोगों का आवास बढ़ने लगा। 1960 मे वार्ड तो सिर्फ 10 रहे किन्तु मकानों की संख्या 26744 हो गई। 1960-55 के इन पाँच वर्षो में एकाएक 27 वार्ड बढ गये एवं 36499 मकान हो गये। इस वृद्धि का मुख्य कारण रहा उद्योगों का विकास, यातायात परिवहन एवं विभिन्न प्रकार के राजकीय कार्यालय इन्हीं सब के विकास के कारण गाँवों से शहरों की ओर लोगों का लगातार प्रवास होता रहा और इलाहाबाद नगर का घनत्व बढ़ने लगा फलतः इसी जनसंख्या जमाव के कारण 1965-70 में वार्डो की संख्या 27 से बढ़कर 40 हो गई एवं इसी के साथ मकानों में भी वृद्धि होती रही 1965-70 में मकानों की संख्या 59320, 1970-75 में 79859, 1975-80 में 99394 एवं 1980-85 में 1,03000 हो गई। उपरोक्त वृद्धि का कारण रहा इलाहाबाद के दक्षिणी भाग में उद्योगों का तीव्र विकास। इनमें मुख्य है कॉटन मिल, चीनी मिल, शीशा

वनाने का कारखाना एव अनेक प्रकार के कार्यालय जिनमें मुख्यतः इंडियन टेलीफोन इंडस्ट्री एवं C.O D है। इन सव के विकास के कारण इलाहावाद के दक्षिणी क्षेत्र मे आवासीय क्षेत्र का विस्तार तीव्र गति से वढा विभिन्न प्रकार की कालोनियों के वनने, यातायात की सुविधा, पानी विजली आदि के कारण इलाहावाद के नैनी क्षेत्र मे जनसंख्या का घनत्व काफी वढ़ गया है। इसी समय इलाहावाद के आन्तरिक भागों में जनसंख्या का तीव्र गति मे घनत्व वढ़ विशेष कर सी०वी०डी० एरिया में जिसका मुख्य कारण रहा व्यवसाय।

1985-90 मे वोर्ड की संख्या 40 से वढ़कर 60 हो गई एवं मकानों को संख्या 110278 हो गई इस वृद्धि का कारण रहा इलाहावाद में शिक्षा का तीव्र गति से विकास विभिन्न स्थानों पर विद्यालय एवं महाविद्यालय का खुलना एवं इलाहावाद के पूर्वी क्षेत्रों में मुख्यतः झूँसी क्षेत्र में आवास योजनाओं का आवंटन इधर पश्चिमी क्षेत्र में विभिन्न प्रकार की आवास योजनाओं के तहत कालोनियों का आवंटन जिससे इन क्षेत्रों में जनसंख्या का जमाव वहुत ही अधिक हो गया। इन आवासीय योजनाओं के तहत शहर के भीतरी एवं बाहरी भागों में इतनी अधिक संख्या में लोगों का घनत्व वढ़ा कि 1990 एवं 1995 के बीच इलाहाबाद नगर में वार्डों की संख्या 70 हो गई एवं मकानों की संख्या 1.00000 तक बढ़ गई फलतः 1995 तक पूरे नगर में लोगों का जमाव बहुत ही अधिक हो गया। नगर मे विभिन्न प्रकार की सुविधायें, व्यावसायिक क्षेत्रों का विकास तो बहुत ही तीव्र गति से हुआ। परिवहन एवं यातायात की सुविधाओं ने तो और भी अधिक बढ़ावा दिया। यातायात के विकास के कारण नगर के एक छोर से दूसरी छोर तक कुछ ही मिनटों में पहुँचा जा सकता है। परिणामस्वरूप पूरा नगर एक महत्वपूर्ण एवं शहर में परिवर्तित हो गया। शहर के आन्तरिक एवं वाहरी भागों में सड़कों के किनारे तरह-तरह के ऊँचे-ऊँचे मकान देखने को मिलते हैं। शहर के कुछ विशेष क्षेत्रों में तो और भी अधिक विकास हुआ है जिनमें मुख्य है सिविल लाइन्स क्षेत्र, टैगोर टाउन, जार्जटाउन, प्रीतम नगर, अशोक नगर आदि।

व्यावसायिक क्षेत्रों में मुख्यतः बैरहना, मुट्ठीगंज, सूबेदारगंज, चौक, कटरा, कोठापार्चा, हिम्मतगंज, करेली, खुल्दावाद आदि क्षेत्र आते हैं यह शहर का आन्तरिक भाग है व्यावसायिक क्षेत्र होने के कारण जनसंख्या बहुत अधिक पायी जाती हैं एवं घनत्व भी बहुत अधिक हैं। इन क्षेत्रों में शहर की बहुत बड़ी-बड़ी दुकानें हैं एवं विभिन्न प्रकार के व्यावसायिक कार्य होते हैं। वर्तमान समय में तो जनसंख्या घनत्व के कारण आवासों की संख्या इतनी अधिक हो गई है कि पहले का आंकड़ा एवं वर्तमान का आंकड़ा देखने से पता चलता है कि इन 60-70 सालों में इलाहाबाद शहर कहॉ से कहाँ पहुँच गया। एक छोटा एवं विरल सा क्षेत्र इतना बड़ा एवं घना आकार का हो जायेगा। (चित्र संख्या 3.2) वर्तमान समय में अर्थात् 1995 एवं 2000 में मकानों की संख्या 1,25,000 एवं वार्डो की संख्या 70 हो गई है कि (चित्र संख्या 3.1 एवं 3.2 देखें)

इलाहाबाद शहर में मकानों की संख्या
140,000.00
120,000.00
100,000.00
80,000.00
60,000.00
40,000.00
20,000.00
0.00
1892-97
1929-34
1950-55
1955-60
1960-65
1965-70
1970-75
1975-80
1980-85
1985-90
1990-95
1995-2000
मानचित्र सख्या 3 1

इलाहाबाद शहर में वार्डों की संख्या
80
70
60
50
40
30
20
10
0
1892-97
1929-34
1950-55
1955-60
1960-65
1965-70
1970-75
1975-80
1980-85
1985-90
1990-95
1995-2000

मानचित्र संख्या 3.2

इलाहाबाद शहर में वार्डों की स्थिति

Source · Nagar Nigam

Traced by : Hakim uddin and
Mohi uddin Ahmed

मानचित्र संख्या 3.3

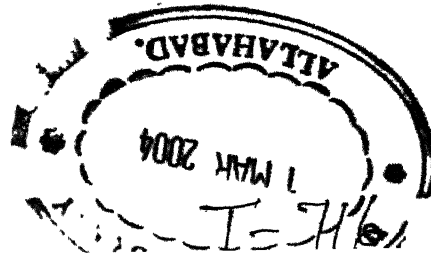
इलाहाबाद के वार्डों का विवरण

वर्ष	वार्ड सं०	क्षेत्र का नाम	गृहों की संख्या
1996-97	1	न्यू मार्केट वमरौली, लाल विहाग, विचले का पुरवा, गयासउद्दीनपुर, अवूबाकरपुर, मुंडेरा वाजार, चक मुंडेरा, अदिश कालोनी चक मुंडेरा, अदिश कालोनी मुंडेरा, मंगी हौली।	3467
	2.	सुलेमसराय योजना, निर्वल आवास योजना सुलेमसराय, जयन्तीपुर, मुलेमसराय आवास योजना, एम०आई०जी० भोला का पुरा, एल०आई०जी० भोला का पूरा, एच०आई०जी० भोला का पूरा, भोला का पूरा, न्यू एम०आई०जी० सुलेमसराय।	5220
	3	करेली स्कीम, करेली गॉव, पूरा मदारी, वसेनुद्दीनपुर, वेनीगंज, कर्वला, चकिया, चकनिरातुल, कसारी मसारी, ओम प्रकाश सभासद नगर (राजरूपपुर) जयरामपुर, सुवेदारगंज।	13058
	4	लूकरगंज, हिम्मतगंज, कालाडांडा, मुसौलीटोला।	1990
	5	खुल्दाबाद, निहालपुर, खुशरूबाग रोड, बाबापुर, लीडर रोड।	1726
	6.	सुल्तानपुर भावा, पूरामनोहर दास, नूरूल्ला रोड, तुलसीपुर, गंगागंज।	2977
	7.	गाड़ीवान टोला, मिनहाजपुर, दोंदीपुर दाराशाह अलीम, लीडर रोड (पार्ट) नूरूल्ला रोड।	1390
	8.	शाहगंज - सब्जीमण्डी, हमामनालबन्द टोला, ताजिया कला, शाहनूर अलीगंज, पान दरीवा, जानसेनगंज।	1685
	9.	बक्शी बाजार, दायरा शाह उकल, कोल्हन टोला, याकत गंज, कोजीगंज, दायरा मो० शफी।	1070
	10	अटाला, बैंगनटोला, गुलाबबाड़ी।	1118
	11.	सदियापुर, मीरापुर, करेलाबाग, सुल्तानपुर।	3258
	12	दरियावाद।	2131
	13.	मालवीय नगर	1389
	14.	मुट्ठीगंज, कटघर, बलुआघाट, दरियाबाद (समपार्ट), मालवीय नगर (पार्ट), महावीरन गली।	2519
	15.	अतरसुइया, रानीमंडी, अखाड़ा, मानखां, खुशहाल पर्वत।	1963
	16.	नकासकोना, थाना अहमदगंज, चौक गंगादास, सराय मीर खाँ, कोटसगरा टोला, सराय गढ़ी, ठठेरी बाजार।	1061

वर्ष	वार्ड सं०	क्षेत्र का नाम	गृहों की संख्या
	17.	पानदरीवा (पार्ट) जानसेनगंज पार्ट. सिगैमचन्द्र वासु रोड (पार्ट), जौहरी टोला ऊँचा श्यामदास, महाजनी टोला, चाहचन्द, वादशाही मंडी (नगयनसिह नगर), के०पी० कक्कड़ गेड (पार्ट), हीवेट गेड (पार्ट)।	1332
	18.	चक ऊँचा मंडी, मीरगंज, मोहल्लिमगंज, त्रिपोलिया, के०पी० कक्कड़ गेड (पार्ट), हीवेट गेड (पार्ट), शिवचरन लाल गेड (पार्ट) सिगैमचन्द्र वासु गेड (पार्ट)।	1943
	19	वहादुरगंज, कोठापार्चा, चारुचन्द्र, मित्रा रोड, शहरारा वाग, के०ई० कक्कड़ रोड (पार्ट), शिवचरन लाल गेड, गोसाई टोला, लकपत राय लेन।	1610
	20.	मुट्ठीगंज	1413
	21.	वैहराना, क्रास्थवेट रोड, ईदगाह, लाउदर रोड, रामवाग, मलाकराज, आजाद स्क्वायर, नार्थ मलाका।	2245
	22	हेग्सिंटन रोड, सरोजनी नायडू मार्ग, आकलैंड रोड, ड्रमन रोड, पी०डी० टण्डन रोड, महाला गाँधी मार्ग, नवाव यूसुफ रोड, म्योर रोड, नैपियर रोड।	625
	23.	स्ट्रेची रोड, तेज वहादुर सप्रू रोड, कालविन रोड, क्लाइव रोड, लायल रोड, सरदार पटेल मार्ग, लाल बहादुर शास्त्री मार्ग, स्टैनली रोड, एम०जी० मार्ग पार्ट, पी०डी०टण्डन मार्ग, ताराचन्द्र मार्ग, दयानन्द मार्ग, कपूर रोड, कमला नेहरू रोड, बदलपुर, नवाव युसुफ रोड (पार्ट)	1215
	24.		3893
	25.	स्टैनली रोड (पार्ट), जहूर मास्टर रोड, म्योर रोड (पार्ट), द्वारिका प्रसाद रोड, फर्कारेगंज, मिशन रोड, म्योर रोड (पार्ट), नया कटरा, कटरा स्कीम, वी०के० वनर्जी मार्ग।	1293
	26	कर्नलगंज, डा० पन्नालाल रोड, दरभंगा, थार्नहिल रोड (पार्ट), मोतीलाल नेहरू रोड पार्ट, सी०वाई० चिन्तामणि रोड (पार्ट), लाउदर रोड (पार्ट)।	1644
	27	भक्तियारी, कटरा।	1662
	28.	नयापूरा निकौली, म्योराबाद, ममफोर्डगंज हाउसिंग रोड, स्टैनली रोड (पार्ट), लाजपत राय रोड, रायबहादुर रामचरन रोड, लाला राम नारायन लाल रोड।	2755
	29	तेलियरगंज, रसूलाबाद, जोंधवल, मेंहदौरी हाउसिंग स्कीम, ABC, आवंटन योजना एवम् कालोनी, एच०आई०जी०, एल०आई०जी०, एम०आई०जी०, एच०आई०जी० रसूलाबाद, शिवकुटी, गड़ेरियन का पूरा, शिलाखाना।	5713
	30.	सरायलाला, स्वराज नगर, पूरा गड़ेरिया, बघाड़ा, सदियाबाद, चांदपुर सलोरी, सलोरी, गोविन्दपुर, चिल्ला, भुलई का पुरवा, शुतुरखाना।	7115
	31.	दारागंज, बक्शीखुर्द, कला।	2878

वर्ष	वार्ड सं०	क्षेत्र का नाम	गृहों की संख्या
	32.	वाघम्बरी गद्दी, पूरा पडाइन, मोरी, मीरा गली दारा। 1 से 376 दारागज का कुछ हिस्सा।	2491
	33	अल्लापुर, पूरा दलेल, अलोपीवाग, वाघम्बरी हाउसिंग स्कीम, सोहवतिया वाग, मटियारा, डड़िया।	5513
	34	टैगोर टाउन, फतेहपुर विछुवा, एलनगंज, चर्चलेन, जवाहरलाल नेहरू रोड, मोतीलाल नेहरू रोड, मदनमोहन मालवीय रोड, वन्द रोड, सर पी०सी० वनर्जी मार्ग।	2040
	35.	तुलाराम वाग, मधवापुर, न्यू लसकर लाइन, ओल्ड लस्कर लाइन, लाउदर रोड, अमर नाथ झा मार्ग, सी०वाई० चिन्तामणि मार्ग (पार्ट), मदन मोहन मालवीय रोड (पार्ट), महात्मा गॉधी मार्ग, सोहवतिया मार्ग, 626 से अन्त तक (मकानों की संख्या), लिडिल रोड।	2496
	36.	नयी वस्ती, कीडगंज, वाई का वाग, तलाव नवल राय।	1769
	37	खलासी लाइन कीडगंज, पूरा वन्दी।	1348
	38	चौखंडी कीडगंज एवम् पूरा डाकू।	1373
	39	चक रघुनाथ, चक फौजुल्ला, महेवापट्टी, उपरहार, अभय चांदपुर, चकलाल मोहम्मदपुर, इन्दललाल पुर चक, महेवा पूर्वी, चकदोंदी।	4007
	40.	काजीपुर 211 से अन्त तक, पूरा फतेह मोहम्मद, नैनी, नैनी ददरी, न्यू मार्केट, महापालिका खरकौनी, दक्षिणी लोकपुर, चक रघुनाथ, चक दाउद, चक भटाई, जहांगीरा बाद, माधोपुर, भट्टा, दाउदनगर एवम लोकपुर।	4060

1892-97

वर्ष	वार्ड सं०	क्षेत्र का नाम	गृहों की संख्या
1892-1897	(1)	एलवई रोड, वैकरोड, वेली गेड, वन्दगेड, कचेहरी रोड. क्लवरोड, कानपुर रोड, सिटी रोड, सिमेट्री रोड, चर्च गेड, कैनिंग रोड, कोपर रोड, क्लाइव गेड।	407
	(2)	कटरा, कर्नलगंज।	1324
	(3)	वहादुरगंज चौक, मोहत्सिमगंज, शाहगंज, शहरारावाग, नूर अलीगंज, नालबन्द टोला, गढ़ी, दोंदीपुर, गाड़ीवान टोला, सराय खुल्दावाद, वदलेपुर, छीटपुर, सरायगढ़ी, नखासकोना, मिन्हाजपुर, शुरुजकुंड, भावापुर, गुरुशाह रोड।	
	(4)	वहादुरगंज, सराय मीर खाँ, ऊँचा रायगंगा प्रसाद खुलहाल पर्वत, अखाड़ा मानखॉ, गुजराती मुहल्ला, मीरगंज, चौक गंगादास, रानी मण्डी, याकूबगंज, चौक वजाजा, कोलहान टोला, अटाला, सराय खुल्दाबाद, काजीगंज, कोत्तग्रह टोला।	1820
	(5)	कोठापार्चा, बहादुरगंज, मुट्ठीगंज, कटघर, खलासीलेन, पूरा डाकू, पूला वल्दी, चौखण्डी, वलुआघाट, नई वस्ती, वाजार कीटगंज।	
	(6)	मोरी, मीरागली, दारागंज, वक्शीखुर्द, वख्शी कला।	2394
1929-1934	(1)	मिशन रोड, मिन्टो रोड, म्योर रोड, पार्क रोड, पायनियर रोड, प्रयाग स्ट्रीट, प्रयाग स्टेशन, क्वीन रोड, स्टैनली रोड, साउथ रोड, स्ट्रेची रोड, थार्नहिल रोड, न्यू कटर, नेपियर रोड, अलवर्ट रोड, वन्दरोड, बेलीरोड, A-बेली रोड, B-वेली रोड, C-वेली रोड, D-शेड वन्द रोड, राम रोड, करन रोड, चर्च रोड, कचेहरी रोड, सिटी रोड, कैनिग रोड, लायल रोड, सिमेन्ट्री रोड, चर्च रोड, क्लब रोड, कानपुर रोड, कापर रोड, सरकुलर रोड, कालविन रोड, ड्रमन्ड रोड, एलगिन रोड, एडमान्सन रोड, हेस्टिन रोड, कटरा रोड, खुशरूबाग (लीडर रोड) लाउदर रोड, लायलरोड, लाउदर रोड।	768
	(2)		
	खण्ड - I	बख्तयारी, फक्रीरगंज, कटरा।	
	खण्ड II	कटरा, कर्नलगंज, मऊसरैया।	4791
	खण्ड III	सिलाखाना, सरायलाला, पूरा गड़रिया, शिवकोटी, चिल्ला, गोविन्दपुर, सलोरी, चाँदपुर सलोरी, करनपुर, एलनगंज।	
	खण्ड IV	एलनगंज, बघाड़ा, सदियाबाद, ढरहरिया, बाग बाबा शीतलदास, मम्फोर्डगंज।	

खण्ड V कर्नलगंज, राजापुर, वेली, चांदमारी।

खण्ड VI म्योरावाद, इसाईवस्ती, नयापूरा, रमूलावाद, मेंहदौरी, जोंधवल, तेलियरगंज

वार्ड (3)

खण्ड I	शहरारावाग, मलाका, वादशाही मण्डी, महाजनी टोला, शाहचन्द।	4483
खण्ड II	चाहचन्द्र, मीरगंज, पानदरीवा, जौहरी टोला, ट्रिपौलिया, चक, कूंचा शामदाम, कोठापार्चा, बहादुरगंज।	
खण्ड III	वहादुरगंज, वदलेपुर, सिटी रोड, ताजिया कला, जानसेनगंज, चौक, ठठेरी वाजार, हम्माम, सब्जी मण्डी, शाहगज।	
खण्ड IV	हैविट रोड, शिवचरन लाल रोड, क्रास्थवेट रोड, लखपत राय, लाउदर रोड, डी० रोड, मोहत्सिमगंज।	
खण्ड V	दायरा शाह मो० अलीम, दोंदीपुर, गढ़ी, नालबन्द, गाड़ीवान टोला, मिनहाजपुर, सराय खुल्दाबाद, भावापुर।	
खण्ड VI	लूकरगंज, गोसाई टोला।	
खण्ड VII	शाहगंज, नखासकोना, सरायगढ़ी, नूरअलीगंज।	

वार्ड (4)

खण्ड I	दरियाबाद, मीरापुर, अटाला।	
खण्ड II	वहादुरगंज, ऊँचामण्डी, सरायमीर खॉ, मीरगंज, अहियापुर।	7833
खण्ड III	रानीमण्डी, गुजराती, मोहल्ला, कोफ्तगरा टोला, टायरा, शाह गुलाम अली, अतरसुइया, वैदन टोला, कोचलहन टोला।	
खण्ड IV	चौक गंगादास, चौक, बजाजा, अखाड़ीमान खाँ, खुशहाल पर्वत, कूँचाराय, गंगा प्रसाद, रानी मण्डी।	
खण्ड V	अटाला, पूरा मनोहर दास, गंगागंज, भावापुर, निहालपुर, सदियापुर, रसूलपुर, तुलसीपुर।	
खण्ड VI	कोलहन टोला, दायरा शाह अजमल, याकूतगंज, अहमदगंज, दायरा मो० शफी, काजीगंज, नखासकोना, बख्सी बाजार।	
खण्ड VII	अहियापुर, चौक गंगा दास।	
खण्ड VIII	बख्सी बाजार, सुल्तानपुर, खुल्दावाद, सराय खुल्दाबाद, हिम्मदगंज, नई बस्ती, भुसौली टोला, दरियावाद।	
खण्ड IX	तुलसीपुर, काला डांडा, करैलाबाग, करैली, चकनिरातुल, चकिया।	

खण्ड X	चकिया, गजरूपपुर, करवला, वेनींगज, कमार्ग ममार्ग, चौकी करगमन, पूरा मदार्ग, एनेउद्दीनपुर।	
वार्ड (5)		
खण्ड I	वैरहना, तालाब नवसराय, मलाका, ईदगाह, रामबाग।	2181
खण्ड II	चौखण्डी, पूरा वल्दी, पूरा ढाकू, खलासी लेन।	
खण्ड III	बागवाई, कोठापार्चा, बहादुरगंज, कटघर, वलुआघाट, मुट्ठीगंज।	
खण्ड IV	खलानी, बाजार कीटगज, वैरहना।	
वार्ड (6)		
खण्ड I	दारागंज, वख्शी खुर्द।	2730
खण्ड II	वख्शी खुर्द, वख्शीकला, पूरा पडाइन, मटियारा, अलोपीवाग, फतेपुर विछुवा।	
खण्ड III	हाशिमपुर, मधवापुर, सोहबतिया वाग, अल्लापुर, कैनिंगरोड, फोर्ट रोड, हेमेलटन रोड, लाउदर रोड, सोहबतिया बाग रोड, एफ रोड, लिडिल रोड, मालवीय रोड।	
खण्ड IV	मोरी, मीरागली, दारागंज।	
1955 - 60 वार्ड (1)		**1304**
खण्ड I	वी० वेली रोड, सी० वेली रोड, वेली एवेन्यु, लाजपत राय रोड, न्यू कटरा, रायवहादुर, राम चरन दास रोड, नया कटरा, मम्फोर्डगंज, मम्फोर्डगंज हा० स्कीम, चानमारी, म्योराबाद, नयापूरा, निकौली।	
खण्ड II	राजापुर, नेवादा, मऊसरैया, मम्फोर्डगंज हाउसिग स्कीम।	
वार्ड (2)		**701**
खण्ड I	एलगिन रोड, एडमान्सटन रोड, थार्नहिल रोड, कस्तूरबा गाँधी मार्ग, म्यो रोड, म्योर रोड, मिशन रोड, स्टैनली रोड, सी०वाई० चिन्तामणि रोड, डा० पन्नालाल रोड, लाउदर रोड, दरभंगा, लाउदर रोड नार्थ, श्री गंगा नाथ झा रोड।	
खण्ड II	कर्नलगंज, बागबाबा, शीतलदास, कमल नेहरू रोड, कैनिंग रोड, सुन्दरलाल हास्टल, म्योर हास्टल, मोतीलाल नेहरू रोड।	

वार्ड (3)		3211
खण्ड I	शिवकुटी महादेव, पी०सी० बनर्जी रोड, रामप्रिय रोड, हाजिमपुर, जवाहरलाल, मदियावाद, प्रयाग स्टेशन, बन्दरोड, नक्स रोड, चर्चलेन, फतेहपुर बिछुवा, टैगोर टाउन, जार्जटाउन, कैनिंग रोड।	
खण्ड II	हेम्लटन रोड, थार्नहिल रोड, करनपुर, मोतीलाल नेहरू रोड, लाउदर रोड, अलिफ रोड, लिडिल रोड, मदनलाल रोड, सी०वाई० चिन्तामणि रोड, रसूलावाद, मेहदौरी।	
खण्ड III	नयापुरा निकौली, वेली, राजापुर।	
खण्ड IV	सराय, पूरा गड़ेरिया, गोविन्दपुर, चिल्ला, सलोरी, चांदपुर सलोरी, ठरहरिया, वघाड़ा।	
खण्ड V	एलनगंज, हासिमपुर, जोंधवल, तेलियरगंज, शिलाखाना, सराय लाला।	

वार्ड (4)		2193
खण्ड I	कूचा श्यामदास, चाहचन्द, गॉर्धी मार्ग, कमला नेहरू रोड।	
खण्ड II	त्रिपोलिया, महाजनी टोला, मीरगंज, पान दरीबा, आजाद स्कायर।	
खण्ड III	नार्थ मलाका, जानसेनगंज, चौक, बादशाही गंज।	
खण्ड IV	हैविट रोड, शिवचरन लाल रोड, लखपत राय लेन, क्रास्थवेट रोड, चारुचन्द्र, कामता प्रसाद।	
खण्ड V	मोहत्सिमगंज, शहरारा बाग, वदलपुर, लीडर रोड।	

1955-60 वार्ड (5) 2057

खण्ड	क्षेत्र
खण्ड I	लूकरगंज, भावापुर, खुशरूबाग।
खण्ड II	लीडर रोड, दोंदीपुर, गाड़ीवान टोला, नूरउल्ला रोड, सराय खुल्दाबाद।
खण्ड III	ठठेरी बाजार, हम्माम, सब्जी मण्डी, चौक, पान दरीबा, ताजिया कला, जानसेनगंज।
खण्ड IV	शाहगंज, नखासकोना।
खण्ड V	सरायगढ़ी, नूरअलीगंज, नालबन्द टोला, दाराशाह, अजमल, गढ़ी, मिनहाजपुर, नूर अलीगंज।

वार्ड (6) 2647

खण्ड I निहालपुर, सुल्तानपुर,पूरा मनोहर दास, गंगागंज

खण्ड II कसारी-मसारी, राजरूपपुर, चकनिगतुल चकिया, करवला, काला डांडा

खण्ड III करैली, चौकी करामत, एनेउद्दीनपुर करैलाबाग, पूरा मदारी, सदियापुर, रसूलपुर तुलसीपुर

खण्ड IV बेनीगंज, हिम्मतगंज, भुसौली तोला भावापुर, पूरामनोहर दास, करैली।

वार्ड (7) **1983**

खण्ड I सुल्तानपुर, नूरउल्लारोड

खण्ड II तुलसीपुर

खण्ड III नकासकोना, कोफतरगाटोला अतर सुइया

खण्ड IV अटाला, खुल्दाबाद, सराय, भुसौलीटोला

खण्ड V अहमदगंज, बख्शी बाजार, गुलाब वाडी, अटाला

वार्ड (8) **2820**

खण्ड I चौक गगादास, अरवाडा मान खां, गुजराती मोहल्ला, कूचाराय गंगा प्रसाद अहियापुर

खण्ड II अहियापुर, खुशहाल पर्वत

खण्ड III अतरसुइया, बदैन टोला, कोइलहनटोला दायरा शाह गुलाम अली, दायराशाह मो० शफी, दयरामाद अजमल, याकूतगज, कालीगंज

खण्ड IV दरियावाद

खण्ड V दरियावाद, मीरापुर, अतरसुइया, रानीमण्डी

वार्ड (9) **2892**

खण्ड I कोठापार्चा, बहादुरगंज, कटघर, नलुआघाट

खण्ड II कोठापार्चा, बहादुरगंज, गोसाई टोला, चक श्रीचन्द बासूरोड, जौहरी टोला

खण्ड III महाबीरन गली, मुट्ठीगज

खण्ड IV मुट्ठीगंज

वार्ड (10) **2936**

खण्ड I खलासी लाइन

खण्ड II बाजार कीडगंज

खण्ड III तालाब नवलराय, बैरहना, मलाका, रामबाग, ईदगाह

खण्ड IV	महात्मा गाँधी मार्ग, लाउदर रोड, पूरा ढाकू, पूरा वल्दी, चौखण्डी	
खण्ड V	नई बस्ती, बाग बाई	
1960-65 वार्ड (1)		**329**
खण्ड I	नार्थमलाका, ताजिया कला, वदलेपुर नदिन रेलवे एरिया, लायल रोड, नवाव युसुफ, कमला नेहरू रोड, हेसटिंगरोड सरोजनी नायडू रोड, स्ट्रेची रोड कूपर रोड, क्लाइव रोड, पी०डी०टन्डन रोड, ड्रमन रोड, कालविन रोड, सरदार पटेल मार्ग, महात्मा गाँधी स्टैनली रोड	
वार्ड (2)		**316**
खण्ड II	रडमान्सटन रोड, एलगिन रोड, थार्नहिल रोड, आकलैंग रोड, सरोजनी नायडू मार्ग स्ट्रेची रोड, लायल रोड, तेजवहादुर रोड एन०के० मुखर्जी रोड, कमला नेहरू, मिन्टो रोड, कूपर रोड, ड्रमन रोड कालविन रोड, पुरूषोत्तम टन्डन रोड, क्लाइव रोड, महात्मा गाँधी मार्ग नेपियर रोड, म्योरोड, सरदार पटेल मार्ग, स्टैनली रोड, हेस्टिंग्टन रोड म्योर	
वार्ड (3)		**1716**
खण्ड I	नेवादा, नयापूरा निकौली, म्योरावाद, म्योर रोड, मिन्टोरोड, स्टैनली रोड, कस्तूरबा गाँधी मार्ग, सरकुलर रोड, ड्रमन्ड रोड, हेस्टिंग्ट रोड	
खण्ड II	मऊ सरैया, बेली, राजापुर	
वार्ड (4)		**794**
खण्ड IV	नया कटरा, लाजपत राय रोड, न्यूकटरा वी-रोड बेली रोड (शाखा) सी-रोड ए०रोड, नटुक कृष्ण वनर्जी रोड, जौहर मास्टर रोड, ममफोर्डगंज रायबहादुर वहादुर चरन दास रोड, मास्टर द्वारका प्रसाद रोड, बेली एवेन्द, लाला राम नरायन राय रोड, स्टैनली रोड, म्योर रोड, मिशन रोड कस्तूरबा गाँधी मार्ग	
वार्ड (5)		**1405**
खण्ड I	वख्यितारी, फकीरागंज, कटरा	
खण्ड II	कटरा, मिशन रोड, कस्तूरा गाँधी मार्ग	
वार्ड (6)		**201**
खण्ड I	दरभंगा, कौसिल कम्पाउन्ड, डा०पन्ना लाल रोड, सी०वाई चिन्तामणि रोड, लाला राम नारायन रोड, डा० गंगा नाथ झा रोड, मोती लाल नेहरू रोड, कमला नेहरू रोड, नार्थहिल रोड, कैनिंग रोड	
खण्ड II	कर्नलगंज, बाबा बाग शीतल दास, लाउदर रोड	

वार्ड (7)		**2411**
खण्ड I2	मलोरी, सदियावाद, शुतुर्रखाना	
खण्ड II	फाफामऊ ग्राम, फाफामऊ वाजार	
खण्ड III	शिवकुटी महादेव, सराय लाला, तेलियरगंज, चॉदपुर सलौरी, सिलाखाना	
खण्ड IV	जोधवल, मेहदौरी, गोविन्दपुर, पूरा गड़ेरिया, रसूलावाद, चिल्ला, भुलई का पूरा	
वार्ड (8)		**1303**
खण्ड I	बन्धरोड, पी०डी० बनर्जीरोड, एलनगंज, हाशिमपुर, चर्चरोड, मोतीलाल नेहरू रोड, जवाहर लाल नेहरू रोड, लिडिल रोड, ए. रोड लिडिल रोड, पं० मदन मोहन मालवीय रोड, हेमिल्टन रोड, महात्मा गॉधी रोड, थार्नहिल रोड, सी०वाई चिन्तामणि रोड लाउदर रोड	
खण्ड II	वघाड़ा, ढरहरिया, कटनपुर, हाशिमपुर प्रयाग स्टेशन रोड, नकसलरोड, रामप्रिया रोड, फतेहपुर विहुवा, टैगोर टाऊन	
वार्ड (9)		**1228**
खण्ड I	मुहतसिमगंज, शहरारा वाग, आजाद स्कलयर	
खण्ड II	गोसाई टोला, चाहचन्दमित्रा रोड. क्रास्थवेट रोड, लाउदर रोड, हेविटरोड, शिवचरन लाला रोड, ईदगाह	
वार्ड (10)		**1647**
खण्ड I	वहादुर गंज	
खण्ड II	लखपत राय रोड, कामता प्रसाद कक्कड़ रोड गिरीश चन्द्र, वासूरोड, कोणापार्या मीरगंज, चक	
वार्ड (11)		**1243**
खण्ड I	ट्रिपोलिया, जौहरी टोला, महाजनी टोला कूंचा श्याम दास, चाहयन्द, जानसेनगंज, पान दरीवा, चौक	
खण्ड II	वादशाही मन्डी, लीडर रोड	
वार्ड (12)		**1320**
खण्ड I	शाहगंज, लीडर रोड	
खण्ड II	ठठेरी वाजार, हम्माम, नालवन्द टोला नूरअली गंज, सब्जी मण्डी, गढी	

वार्ड (13)		1339
	खण्ड I	गाड़ीवान टोला, अहमदगंज, नखासकोना कोफ्तगरा टोला, याकूतगंज, दायरा मो० शफी, दायरा मो० अलीम नूरउल्ला रोड, कोतवाली लीडर रोड
	खण्ड II	गढ़ी, मिनहाजपुर, दोदीपुर, गाड़ीवान टोला

वार्ड (14)		1079
	खण्ड I	लूकर गंज, खुशरूवाग, लीडर रोड
	खण्ड II	खुल्दावाद, गंगागंज, निहालपुर, सराय खुल्दावाद भावापुर, नुरउल्ला रोड

वार्ड (15)		2683
	खण्ड I	चक मुडेरा, अछूत कालोनी चक मुडेरा पेगहठ, चक पोगहठ, न्यूमार्केट, वम्हरौली मोनारकपुर कोटवा, लाल विहारा, स्वादिया अछूद कालोनी मोहम्मदपुर, ताड़वाग, उमरपुर नीवा, रमन का पुरवा, भोला का पुरवा, नंगी हौली
	खण्ड II	धूमनगंज, जयन्तीपुर, हरवारा
	खण्ड III	कधईपुर, मीरापट्टी, अवूवकट पुर, गयास उद्दीनपुर
	खण्ड IV	मुलेमसराय

वार्ड (16)		946
	खण्ड I	भुसौली टोला
	खण्ड II	सुवेदारगंज, कसारी भसारी, कालनडान्डा चौक करामत, ऐनउद्दीनपुर, पूरामदारी हिम्मतगंज

वार्ड (17)		1646
	खण्ड I	रसूल, करैली वाग, सदियाबद
	खण्ड II	तुलसी पुर
	खण्ड III	नूरुल्लापुर

वार्ड (18)		1200
	खण्ड I	काजीगंज, कोचलहन टोला वैदन टोला, दायरा शाह, अजमल वख्शी वाजार
	खण्ड II	गुलाब वाड़ी, अटाला, नूरउल्लारोड

वार्ड (19)		1773
खण्ड I	खुशहाल पर्वत, दायर शाह गुलाम अली	
खण्ड II	अतरसुइया	
खण्ड III	गनीमडी, वजाजा, चौक गंगादास, गुजराती मुहल्ला, अरवाडा मानसिह कूया राय गंगा प्रसाद	
वार्ड (20)		**1514**
खण्ड I	मीरापुर	
खण्ड II	दरियावाद	
वार्ड (21)		**1646**
खण्ड I	ऊंचा मंडी, मालवीय नगर	
खण्ड II	मघमना मालवीय नगर, सराय मीर खॉ	
वार्ड (22)		**1107**
खण्ड I	महावीर गली, मुट्ठीगंज	
खण्ड II	मुट्ठीगंज	
वार्ड (23)		**1967**
खण्ड I	पूरावल्दी, नई बस्ती	
खण्ड II	चौखण्डी	
खण्ड III	पूरा ठाकू, खलासी लाइन	
वार्ड (24)		**1370**
खण्ड I	बैरहना, मलाका, तलाब नक्लराय वाई का बाग	
खण्ड II	कृष्ण नगर, राम बाग	
वार्ड (25)		**1228**
खण्ड I	सोहबतिया बाग, ओल्ड लस्कर लाइन	
खण्ड II	पूरा दलेस, न्यूलस्कर लाइन, मघवापुर, तुलारामबाग	

वार्ड (26)		1436
खण्ड I	दारागंज	
खण्ड II	मोरी, मीरागली, बसकी कला	
वार्ड (27)		**1778**
खण्ड I	दारागंज	
खण्ड II	चक लाल मोहम्मद, खरकौनी माधोपट्टी चक रघुनाथ	
खण्ड III	जहागीराबाद, माधोपुर, जेल आराजी दक्षिण लोकपुर, महेवा पट्टी, चक भटाई न्यू कालोनी, अभय चाँदपुर	
खण्ड IV	लोकपुर, पूरा फतेह मुहम्मद चक कटाई, नैनी दहरो न्यू मार्केट काजीपुर, दाफूद नगर, चक दाउद नगर	
1965-70 वार्ड (1)		**1610**
खण्ड I	नीम सराय, बेगम सराय, निचले का पुरवा, आबूवकर पुर, ग्यास उद्दीनपुर	
खण्ड II	अछूट कालोनी, चक मुडेरा, अछूत कालोनी चक मुडेरा, न्यू मार्केट वमरौली, मुवारक पुर, कटवा, मंगी हौली, मुडेरा ग्राम लाल बिहारा, चक मुडेरा, कन्धईपुर मीप पढरी	
वार्ड (2)		**336**
	भोला का पुरवा, जयन्तीपुर	
वार्ड (3)		**7484**
खण्ड I	चकिया, करैली, चकीनरातुल, राजरूपपुर, करबला, दीनीगंज	
खण्ड II	कला में मरुनी, सुबेदारगंज, पूरा मदारी, चौकी करामत, ऐनउद्दीनपुर जैरामपुर, करैली स्कीम	
वार्ड (4)		**935**
	लूकरगंज, हिम्मतगंज, भुसौली टोला, कला डांडा	
वार्ड (5)		**749**
	लीडर रोड, खम्मजामरोड, खुल्दाबाद सराय खुल्दाबाद, निहालपुर भावपुर	

इलाहाबाद का विकास

1857 ई० के स्वतत्रता संग्राम में इलाहावाद का स्थान सबसे आगे रहा। भारतीय स्वतत्रता में भी इलाहावाद का नाम स्व० सर्व श्री पुरूषोत्तम दास टंडन, मोती लाल नेहरू, जवाहर लाल नेहरू और मदन मोहन मालवीय के नेतृत्व मे ऊँचा रहा। इस नगर ने हमारे देश को तीन प्रधान मंत्री दिये हैं।

स्वतंत्रता के वाद नगर का तेजी से विकास हुआ म्युनिसिपल बोर्ड का दर्जा वढ़ाकर नगर निगम कर दिया। इलाहावाद की जनसख्या जो 1901 में 1.72 लाख थी, 1981 की जनगणना में 6 50 लाख थी और इस समय लगभग 7.1 लाख से अधिक है।

इलाहावाद में महायोजना के कार्यान्वयन तथा महापालिका क्षेत्र से 8 किमी० तक की सीमा क्षेत्र के सर्वांगीण विकास हेतु 1974 में इलाहावाद विकास प्राधिकरण का गठन किया गया था। 1974 से 1991 तक की अवधि के लिए तैयार की गयी महायोजना में इलाहाबाद नगर क्षेत्र के भविष्य की आवश्यकताओं भू-उपयोगों को दृष्टिगत रखते हुए तैयार किया गया है। इस महायोजना के अन्तर्गत 12.67 लाख जनसंख्या तथा 48,673 एकड़ भूमि के विकास व भू-उपयोग की योजना बनायी गयी है। 1974 से इलाहावाद के आवासीय, वाणिज्य, मनोरंजन आदि सुविधाओं को उपलब्ध कराने हेतु भूमि अधिग्रहण करने के पश्चात् स्वयं भूमि का विकास करते हुए अन्य संगठन को विकास की सुविधायें उपलब्ध कराने हेतु नगर के नियोजित विकास में लगा हुआ है।

स्थापना एवं गठन

इलाहावाद विकास प्राधिकरण का गठन उ०प्र० नगर नियोजन एवं विकास अधिनियम 1973 की धारा 4 के अन्तर्गत शासन विज्ञाप्ति दिनॉक 19 अगस्त, 1947 द्वारा दिनाँक 20 अगस्त 1974 को हुआ। उक्त अधिनियम की धारा 5 के अन्तर्गत शासन की विज्ञप्ति दिनाँक 19 अगस्त 1974 के अनुसार महापालिका की सीमा से 8कि०मी० वाहर तक विकास क्षेत्र घोषित किया गया है। विकास क्षेत्र में महापालिका क्षेत्र के अतिरिक्त तहसील चायल, करछना एवं सोरांव के 58 ग्राम शामिल हैं। इस समय इलाहाबाद विकास प्राधिकरण में कुल 270 नियमित कर्मचारी/ अधिकारी कार्यरत है। जिसमें अनुसूचित जाति के सदस्यों की संख्या 24 है।

विकास प्राधिकरण की विभिन्न योजनायें

1. साउथ हाउसिंग आवास योजनाः–इस योजना में 154 एकड भूमि है, जो पूर्ण रूप से विकसित की जा चुकी है। इस योजना में विभिन्न आय वर्ग के 206 भूखण्ड आवंटित किये गये हैं तथा अल्प आय वर्ग के 46 भवन, निर्बल आय वर्ग के, स्लम क्लियरेन्स योजना के अन्तर्गत 120 भवन गुलाब बाड़ी में तथा अनुसूचित जाति के व्यक्तियों के लिए 24 भवन सुल्तानपुर भावा में निर्मित करके आवंटित किये गये हैं।

2. अलोपीबाग आवास योजनाः—इस योजना का क्षेत्रफल 27 एकड़ है। जिसमें 170 विकसित भूखण्ड, अल्प आय वर्ग के 53 भवन, 14 दुकानों तथा 4 स्कूटर गैरेज निर्मित कर आवंटित किये गये हैं।

3. बाघम्बरी योजनाः—इस योजना में 107 एकड़ भूमि अध्याप्ति की गयी है। योजना में अब तक 577 भूखण्ड विकसित कर के आवंटित किये गये हैं। अध्याप्ति भूमि में 22 एकड़ पर अनधिकृत कब्जा करके भवन निर्मित किये गये है, जिनके संबंध में प्रकरण निर्णय हेतु शासन स्तर तथा विचाराधीन है। इस योजना में मध्य आय वर्ग के 44 भवन, अल्प आय वर्ग के 192 भवन तथा निर्बल आय वर्ग के 198 भवन निर्मित करके आवंटित किये गये हैं।

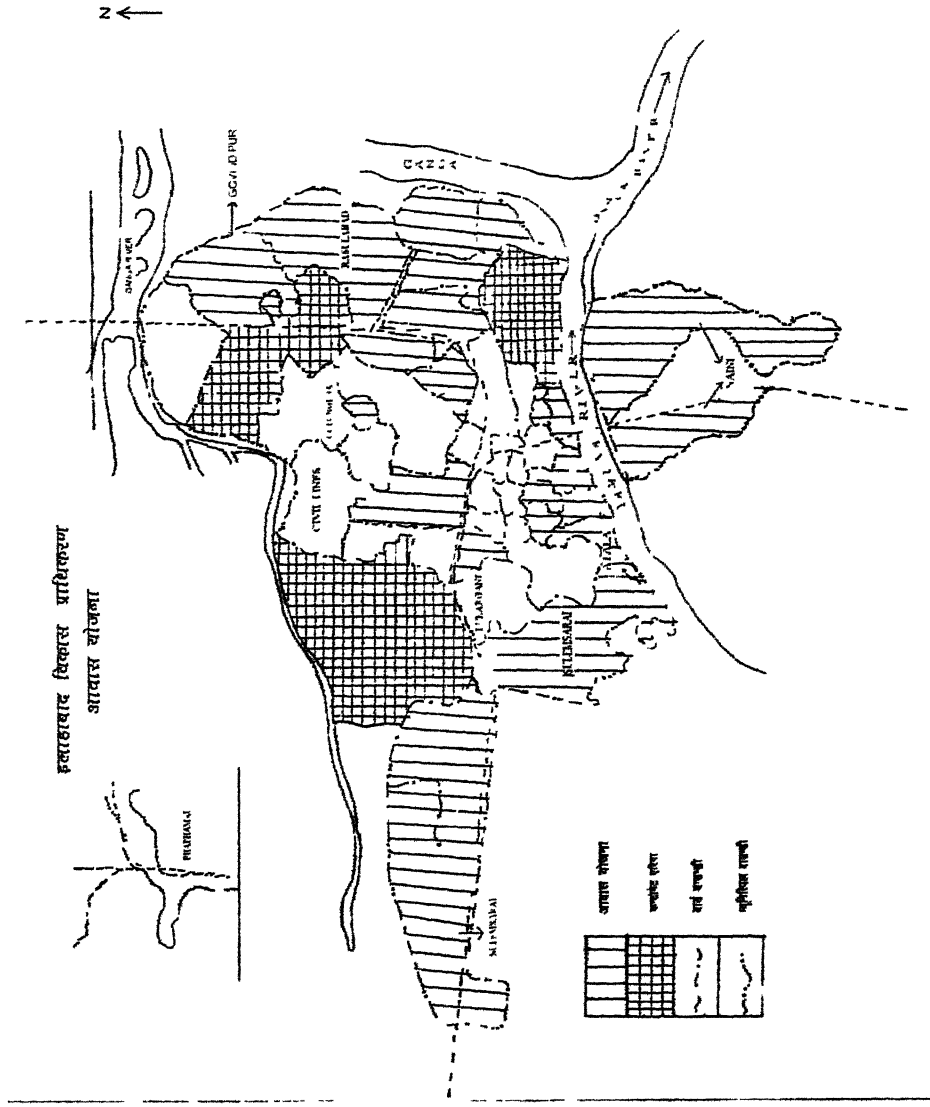
4. हेस्टिंग रोड आवास योजनाः—इस योजना का क्षेत्रफल 21 एकड़ है, जिसमें 34 भूखण्ड तथा 146 मध्य आय वर्ग के भवन निर्मित करके आवंटित किये गये है। इसके अतिरिक्त इस योजना में 38 दुकानें, 18 मीटर गैरेज तथा 18 सर्वेण्टस क्वार्टर निर्मित किये गये हैं। विकास प्राधीकरण का अतिथि गृह भी इसी योजना मे निर्मित किया गया है।

5. स्टेनली रोड आवास योजनाः—इस योजना का क्षेत्रफल 7.4 एकड है, जिसमें 4.1 एकड भूमि न्याय विभाग को हस्तान्तिरित करने के पश्चात् 3.3 एकड़ भूमि पर 33 उच्च आय वर्ग के भवनों का निर्माण पूर्ण करके आवंटित किये गये हैं। (चित्र संख्या 3.4, 3.5)

6. गोविन्दपुर आवास योजनाः—इस योजना का क्षेत्रफल 76.16 एकड़ है, जिसमें से 18 एकड़ भूमि सिचाई विभाग को आवंटित हो गयी। शेष अध्याप्ति भूमि पर 205 मध्य आय वर्ग के भवन, 75 मिनी मध्य आय वर्ग के भवन, 601 अल्प आय वर्ग के भवन तथा 453 निर्बल आय वर्ग के भवनों का निर्माण पूर्ण किया जा चुका है। योजना मे अब 165 भूखण्ड विकसित करके आवंटित किये जा चुके हैं। आवंटियों की सुविधा के लिए 12 दुकानों का निर्माण कराकर आवंटन किया गया है।

7. सुलेमसराय आवास योजनाः—वर्ष 1981-82 में इस योजना के अन्तर्गत 204 एकड़ भूमि अध्याप्ति की गयी। प्राधिकरण द्वारा शासन तथा हडको से ऋण प्राप्त कर 219 उच्च आय के भवनों, 278 मध्य आय वर्ग के भवनों, 541 अल्प आय वर्ग के भवनों तथा 178 निर्बल आय वर्ग के भवनों का आवंटन किया जा चुका है। योजना में सभी विकास कार्य पूर्ण कर लिये गये हैं तथा 80 भूखण्डों का भी आवंटन किया गया है। इस योजना में 54 एकड़ भूमि पर अमरुद के बाग के लिए फल मिट्टी बनाने या निर्णय शासन द्वारा लिया गया है। केन्द्रीय सरकार के कर्मचारियों के लिए आवास सुविधा उपलब्ध कराने के उद्देश्य से विक्रय की गयी है। इस योजना में पर दुकानों का एक शापिंग सेन्टर का भी निर्माण किया गया है तथा 28 दुकानें आवंटित की जा चुकी हैं।

8. मम्फोर्डगंज आवास योजनाः—इस योजना में 610 भूखण्ड, एच०आई०जी० भवन, एम०आई०जी० के 38 भवन एल०आई०जी० एक 24 भवन आवंटित किये जा चुके हैं।

इलाहाबाद विकास प्राधिकरण की आवासीय योजनायें

मानचित्र सख्या 3.4

9. मेंहदौरी आवास योजनाः–इस योजना मे 26 एच०आई०जी०, 228 ई०डब्ल्यू०एम० तथा पतजलि स्कूल के निकट 16 भूखण्ड तथा 24 मिनी एम०आई०जी० भवन वनाये जाने है।

10. अशोक नगर आवास योजनाः–इस योजना में इम्प्रूवमेन्ट ट्रस्ट के समय 75भवन का निर्माण नेवादन आवास योजना के अन्तर्गत 24 अल्प आय वर्ग के भवन व नसीवपुर मे 51 अल्प आय वर्ग के भवनों का निर्माण किया गया था। इसी योजना के अन्तर्गत 27 तीन मंजिले मध्य आय वर्ग के भवनों के आवटन का कार्य किया जा चुका है। अशोक नगर विस्तार पटल के अन्तर्गत पत्रकार कालोनी में पत्रकारों को 40 भूखण्ड आवंटित किये गये है। इस योजना के कुल 129 भूखण्ड हैं।

11. कटरा मछली बाजार आवास योजनाः–शहर के मध्य कटरा मछली वाजार आवासीय योजना मे 7.4 निर्वल आय वर्ग के भवनों का प्रस्ताव था, जिसमें 50 भवनों का निर्माण करके आवंटन किया जा चुका है तथा 24 भवन निर्माणाधीन हैं।

12. नैनी आवास योजनाः–शहर से 6 कि०मी०दूर औद्योगिक नगर नैनी में विकास प्राधिकरण द्वारा 196.8 एकड़ भूमि अध्याप्ति कर उसमें कब्जा प्राप्त कर लिया गया है। इस योजना में एच०आई०जी० 80 भवन, एम०आई०जी० 458 भवन, एल०आई०जी० 400 भवन एवं ई०डब्ल्यू०एस० 1334 भवनों का निर्माण किया गया है। इस योजना में दूरभाष नगर जो कि इण्डियन टेलीफोन के कर्मचारियों के लिए 250 भवन बनाये गये हैं। (चित्र संख्या 3.6)

विश्व बैंक योजना

इस योजना में विशेष श्रण की सुविधा उपलब्ध करायी गयी है। जिससे कि आवंटी अपने निर्माण को पूरा करा सके। इस योजना मे निम्नलिखित तीन विकल्प हैं :

विकल्प 1. : इस योजना में 35 वर्ग मीटर के भूखण्ड में स्नानगृह तथा शौचालय का निर्माण रहेगा। इसके अतिरिक्त पानी का कनेक्शन देने का भी प्राविधान होगा। इस विकल्प के आवंटियों को रु० 3000/= का भवन निर्माण ऋण भी प्राधिकरण द्वारा दिया जा सकता है। इस विकल्प में 120 भवन हैं।

विकल्प 2. : इस योजना में 35 वर्ग मीटर के भूखण्ड में स्नानगृह, शौचालय तथा एक कमरे का निर्माण केवल छत के स्तर तक रहेगा। इस योजना में 296 भवन हैं।

इस योजना में भूखण्डों का भी विकास कर आवंटित किया गया है। इस प्रकार कुल 2293 भवनों का निर्माण किया गया है। कालोनी के निवासियों की सुविधा के लिए व्यवसायिक केन्द्र, गुमटियों, पोस्ट आफिस, बस स्टैण्ड आदि की आकर्षण व्यवस्था की गयी है। इस योजना में विक्रय प्रणाली तथा स्ववित्त पोषित योजना दोनों का समायोजन किया गया है।

13. असदुल्लापुर निकौली आवास योजनाः--इस योजना में ई०डब्ल्यू०एस० के 92 भवन तथा एल०आई०जी० के 34 भवन बनाये गये हैं।

विकास प्राधिकरण की अन्य योजनायें

1. लीडर रोड आवास योजनाः--रेलवे स्टेशन के समीप इस आवास योजना के अन्तर्गत 10 अल्प आय वर्ग के भवन तथा 20 दुकानों का निर्माण किया गया है। ये भवन एवं दुकान पहले किराये पर आवंटित थी, परन्तु बाद में इसे क्रय-विक्रय पद्धति पर परिवर्तित कर दिया गया है।

2. सराय गढ़ी आवास के योजनाः--यह आवास योजना भी रेलवे के समीप निर्मित है। इसमें ई०डब्ल्यू०एस० के 24 भवनों का निर्माण किया गया है।

3. खुल्दाबाद आवास योजनाः--स्टेशन से लगभग आधा कि०मी० दूर स्थित इस योजना में 13 अल्प आय वर्ग के तथा 27 दुकानों का निर्माण किया गया है।

4. मलाकराज आवास योजनाः--इस योजना में निर्बल आय वर्ग के लिए 48 भवनों का निर्माण कर आवंटित किया जा चुका है।

5. अटाला आवासीय योजनाः--इस योजना में 12 मध्य आय वर्ग के भवन 14 अल्प आय वर्ग के भवन तथा 30 निर्बल आय वर्ग के भवनों का निर्माण किया जा चुका है।

6. मुट्ठीगंज आवास योजनाः--इस योजना में 8 मध्य आय वर्ग के भवन, 8 अल्प आयवर्ग के भवन तथा दुकानों का भी निर्माण कर नागरिकों को सुविधा प्रदान की गयी है।

7. एलनगंज आवास योजनाः--इस योजना में 2 मिनी० मध्य आय वर्ग के भवन तथा 2 दुकानों का निर्माण किया गया था।

8. ओल्डलस्कर लाइन आवास योजनाः--इस योजना में अल्प आय वर्ग के 22 भवनों का निर्माण कर आवंटित किया गया है।

9. टेलीग्राफ आफिस के पीछे सी०टी०ओ० आवास योजनाः--इस योजना में 40 मध्य आय वर्ग 4 मंजिले भवनों का निर्माण कर हायर परचेज में आवंटित किया गया है।

10. न०म०पा० परिसर में भी 9 मध्य आय वर्ग के भवन अधिकारियों के लिए निर्माण करके आवंटित किया गया है।

11. अलोपीबाग आवासीय योजनाः--यह योजना शहर के मुख्य मार्ग पर स्थित है। इस योजना 53 अल्प आय वर्ग के भवन तथा 170 प्लाट बनाकर आवंटित किये जा चुके हैं। इस योजना में 14 दुकानों का भी निर्माण मुख्यमार्ग जी०टी०रोड पर स्थित हैं। ये दुकानें किराये पर आवंटित की गयी हैं।

परिवहन नगर योजना

परिवहन नगर की स्थापना वर्ष 1976 में पी०ए०मी० वटालियन मुख्यालय के पास कानपुर रोड पर की गई तथा इस योजना मे सभी विकास कार्य पूर्ण करके भूखण्डों का आवंटन किया गया परन्तु ट्रान्सपोर्ट्स द्वारा भूमि का अधिशुल्क जमा न करने एवं अपना व्यवसाय परिवहन नगर हस्तान्तरित न करने के कारण योजना में कोई प्रगति न हो सकी। अनेको वार प्रयत्न किये गये तथा नगर में भारी वाहनों के आवागमन पर 2 लगायी गयी परन्तु अभी तक ट्रान्सपोर्ट अपना व्यापार परिवहन नगर में हस्तान्तरित करने हेतु सहमत नहीं हुए है। इस योजना मे विभिन्न श्रेणी के भूखण्डो का आवटंन इस प्रकार किया गया है-ट्रान्सपोर्ट एजेन्सी के 527 भूखण्ड, जनरल शाप के 21 भूखण्ड, स्पेयर पार्ट्स शाप के 21 भूखण्ड शो रूम के 37 भूखण्ड/ कुछ आवंटियो द्वारा अपने शो रूम एजेन्सी का निर्माण कार्य किया जा रहा है।

वाणिज्यिक गतिविधियाँ

नगर की बढ़ती माँग के अनुरूप निम्नलिखित वाणिज्यिक व कार्यालय भवनों का निर्माण किया गया है।

इन्दिरा भवन, चन्द्रशेखर आजाद मार्केट व वहुगुणा मार्केट पुराने व्यवसायिक केन्द्र चौक व कटरा से दूर हैं। इस निर्माण को मुख्य व्यवसायिक केन्द्रों पर दबाव कम करने व विकेन्द्रीकरण की नीति के अन्तर्गत किया गया है।

1. इन्दिरा भवनः--सरदार पटेल मार्ग एवं महात्मा गॉधी मार्ग के क्रासिंग पर सिविल लाइन्स में स्थित नवे तल इन्दिरा भवन इलाहावाद का विहंगम दृश्य प्रस्तुत करता है। इन्दिरा भवन का निर्माण कुल 10,086 वर्गमीटर फ्लोर एरिया मे विकसित किया गया है। जिसके प्रयोग हेतु उदार वनाये गये है। इन्दिरा भवन में दो वेसमेन्ट तथा भूतल तथा प्रथम तल पर दुकाने तथा द्वितीय तल से नवम, तल विभाग को आवंटित किया गया है। ओअर वेसमेन्ट मे पार्किंग का प्राविधान किया गया है और वेसमेन्ट में 67 दुकानें भूतल तथा प्रथम तल में 45 दुकानें और तृतीय तल पर विक्री कर विभाग का कार्यालय चतुर्थ तल पर भारतीय जीवन बीमा निगम कार्यालय, पाँचवे तल पर इण्डियन ऑयल कारपोरेशन, छठे तल पर नेशनल थर्मल पावर व कोषागार कार्यालय सातवें एवं आठवें तल पर विकास प्राधिकरण कार्यालय, नवम तल पर न्यू इण्डिया इन्श्योरेन्स कार्यालय तथा टेरेल पर रेस्टोरेन्ट हेतु प्राविधान किया गया है। इस व्यवसायिक केन्द्र में तीन लिफ्ट एवं फायर सम्बन्धी आधुनिक सुविधा उपलब्ध है।

चन्द्रशेखर आजाद मार्केट :—इन्दिरा भवन के निकट एक अन्य तीन मंजिला मिनी मार्केट व कार्यालय भवन बनाया गया है। जिसमें 1728 वर्ग मी० फ्लोर क्षेत्र विकसित किया गया है।

महात्मा गाँधी मार्ग में 27 दुकानों का निर्माण किया गया था। वर्तमान समय मैं इन 27 दुकानों को क्रय-विक्रय प्रणाली में परिवर्तित किया गया है। इन दुकानों के प्रथम तल बिक्री कर विभाग को किराये पर आवंटित किया गया है।

3. जवाहर लाल नेहरू व्यवसायिक केन्द्रः-- चौक घण्टाघर स्थित इलाहाबाद का व्यवसायिक केन्द्र रहा है, जहाँ घण्टाघर के पास उक्त व्यवसायिक केन्द्र चार मंजिलों में बनाया गया है। इसमे 230 दुकानें बनायी गयी हैं, जिसका कुल क्षेत्रफल 2392 वर्ग मीटर है। जिसमें भूतल, प्रथम तल एवं द्वितीय तल पर क्रमशः 50-50 दुकाने तथा तृतीय तल पर 80 दुकानों का निर्माण कर आंशिक आवंटन किया जा चुका है।

4. बहुगुणा मार्केटः--छोटे पैमाने पर यह एक व्यवसायिक केन्द्र व आवासीय भवन बनाया गया है। जिसके 38 दुकानें भूतल पर तथा 9 आवासीय भवन प्रथम तल पर बनाये गये है। इसका कुल क्षेत्रफल 2137 वर्ग मीटर है।

प्रस्तावित आवासीय योजनायें वर्ष 89-90

1. देवघाट झलवा आवास योजनाः--देवघाट आवास योजना हेतु 50.90 एकड़ भूमि का कब्जा प्राप्त करके 279 भूखण्ड तथा विभिन्न आय वर्गो के 187 भवनों का निर्माण कराया जा रहा है। उच्च आय वर्ग के 63 भूखण्ड आय वर्ग के 48 भूखण्ड, अल्प आय वर्ग के 74 भूखण्ड आवंटित किये जा चुके है। इसके अतिरिक्त अल्प आय वर्ग के 49 भवन तथा निर्वल आय वर्ग के 138 भवन निर्माणधीन है। जिनको शीघ्र आवंटित किया जायेगा।

2. नीम सराय आवास योजनाः--जी०टी०रोड के निकट एक अन्य योजना सीमा नीम सराय, चक मुण्डेरा व बेगम सराय ग्रामों को मिलाकर बनायी गयी है। इस योजना में तीनों ग्रामों के अन्तर्गत 46 एकड़ भूमि का कब्जा प्राधिकरण द्वारा प्राप्त किया गया है। इस योजना के लिए राष्ट्रीय आवास बैंक से विकास कार्य हेतु रू० 362.45 लाख ऋण स्वीकृत कराया गया है। योजना के अन्तर्गत 324 भूखण्ड 500 निर्वल आय वर्ग के भवन 250 अल्प आय वर्ग के भवन 80 मध्य आय वर्ग के भवन तथा 55 उच्च आय वर्ग के भवनों का निर्माण प्रस्तावित किया गया है। नागरिकों से पंजीकरण कराया जा चुका है तथा राष्ट्रीय आवास बैंक की नीति के अनुसार नागरिकों को राष्ट्रीकृत बैंक से ऋण की सुविधा इन व्यक्तियों को दिलाई गयी है।

3. काटजू की बाग आवास योजनाः--प्रयाग स्टेशन के पास एक अन्य योजना तैयार की गयी है, जिसमें विकास कार्य किया जा चुका है, तथा कमजोर वर्ग के 114 भवन, अल्प आय वर्ग के 84 भवन व 73 भूखण्डों को विकसित किया जा रहा है। इस योजना में भी राष्ट्रीय आवास बैक से ऋण प्राप्त किया जायेगा।

4. म्योराबाद आवास योजना : 80 कमजोर वर्ग के दो मंजिला भवन अल्प आय वर्ग को दो मंजिला भवन 36 मिनी मध्य आय वर्ग के 68 भवन निर्मित किये गये हैं।

5. स्टैनली रोड आवास योजना : मध्य आय वर्ग के 72 भवन चार मंजिला जिसमें आवंटन कार्य किया जा रहा है। म्योरावाद व स्टैनली रोड आवास योजना में अल्प आय वर्ग व कमजोर वर्ग को छोड़कर सभी भवन स्ववित्तपोषित योजना के अन्तर्गत आवंटित किये जा रहे हैं।

6. नसीबपुर बख्तियारी आवास योजना : यह योजना आराजी संख्या 58 नसीबपुर बख्तियारी इसका सम्पूर्ण क्षेत्रफल 4425 वर्ग मीटर है, बनायी गयी है। इस योजना पर 34.00 लाख रूपये व्यय करने का प्रस्ताव बनाया गया

है। इस योजना मे उच्च आय वर्ग के 2 भूखण्ड, मध्य आय वर्ग के 8 भूखण्ड अल्प आय वर्ग के 20 भूखण्ड निर्बल आय वर्ग के 46 भूखण्ड, 3 गैरेज एव साइट एण्ड सर्विसेज के लिए 2 भवन बनाये जाने का प्रस्ताव स्वीकृत है।

7. सरकुलर रोड आवास योजनाः—इस योजना में दो बेडरूम के उच्च आय वर्ग भवन 2 सरकुलर रोड पर, 66 भवन 3 सरकुलर रोड पर, 48 भवन बनाये गये है। इन सभी में आवंटन का कार्य पूर्ण किया जा चुका है। इसके अतिरिक्त एक सरकुलर रोड पर 36 भवन 3 बेडरूम के निर्माणाधीन है। यह सभी भवन तीन मंजिले बनाये गये है तथा इलाहाबाद स्टेशन से लगभग ढाई कि०मी० दूर स्थित है।

8. कसारी मसारी आवासी योजनाः—इस योजना हेतु 50.20 एकड भूमि का कब्जा विकास प्राधिकरण को प्राप्त किया गया है। प्राधिकरण द्वारा उच्च आय वर्ग के 40 भवन, मध्य आय वर्ग के 200 भवनों का निर्माण किया जा रहा है। जिस पर रु० 569.26 लाख का परिव्यय प्रस्तावित किया गया है। हडको से ऋण अनुमन्य किया जा सकता है।

9. ताशकन्द मार्ग योजनाः—शहर का मुख्य स्थल सिविल लाइन के मध्य स्थिति यह योजना में 8 उच्च आय वर्ग प्रस्तावित है। इस योजना में पंजीकरण कराया जा चुका है। इस प्रकार अभी तक लगभग 800 एकड़ भूमि को विकसित करके उस पर लगभग 2600 आवासीय भूखण्ड एवं 11,250 भवन विकास प्राधिकरण द्वारा बनाये जा चुके हैं। कुल निर्मित भवनों/ विकसित भूखण्डों में से लगभग 70% कमजोर वर्ग व निम्न आय वर्ग के आवंटियों के लिए सुरक्षित रखे गये हैं। वर्तमान मे लगभग 200 एकड़ भूमि पर आवास योजना का कार्य चल रहा है। भविष्य की आवश्यकताओं को दृष्टिगत रखते हुए, सन् 1990 तक 200 हेक्टेयर भूमि का अधिग्रहण आवास हेतु किया जाना है। इसके अतिरिक्त सन् 1990 तक प्रस्तावित भूमि अधिग्रहण विभिन्न चरणों में फाफामऊ झूँसी तथा नगर के पश्चिमी व दक्षिणी क्षेत्रों में किया जा रहा है।

इस प्रकार अब तक विभिन्न वर्गो के अन्तर्गत आवंटित एवं 89.90 में प्रस्तावित भवनों/ भूखण्डों का विवरण इस प्रकार हैः—

सारणी - 3.1

1.	उच्च आय वर्ग के भवन	713
2.	मध्य "	1747
3.	अल्प "	2684
4.	आर्थिक दृष्टि से कमजोर वर्ग भवन	4444
5.	आवंटित भूखण्ड	2769
6.	परिवहन नगर के भूखण्ड	1106
	योग	**13463**

प्रस्तावित व्यवसायिक योजनायें

वर्तमान मे सभी व्यवसायिक गतिविधियाँ नगर के दक्षिण क्षेत्र चौक, सिविल लाइन्स व कुछ सीमा तक कटरा मे ही सीमित है। जहॉ पर दवाव को कम करने हेतु नगर के उत्तरी तथा पश्चिमी क्षेत्रो में वड़े व्यवसायिक केन्द्र खोलना प्रस्तावित है।

1. कटरा व्यवसायिकः–कटरा व्यवसायिक क्षेत्र के पास 0 7 एकड़ क्षेत्र में एक वहुमंजिली व्यवसायिक केन्द्र को निर्माण करने की योजना वनायी गयी है। जिसमें भूतल पर 37 दुकानें होगी तथा प्रथम, द्वितीय तथा तृतीय तलो पर व्यवसायिक कार्यालय स्थित होगे। वाहनो को खड़ा करने तथा अन्य आवश्यक सुविधाओं को इसमें विशेष ध्यान रखा गया है।

2. लाजपत रोड सब्जी मण्डीः–वर्तमान में खुल्दावाद सब्जी मण्डी नगर के दक्षिणी, मध्य व पश्चिमी क्षेत्रो की आवश्यकताओं की पूर्ति करती है। नगर के उत्तरी क्षेत्रों की आवश्यकताओं की पूर्ति के लिए लाजपत रोड पर 5325 वर्ग मीटर क्षेत्र में एक सब्जी मण्डी व व्यवसायिक केन्द्र वनाने की योजना है।

3. देवघाट झलवा जोनल व्यवसायिक केन्द्रः—नगर के पश्चिम क्षेत्र की आवश्यकताओं की पूर्ति हेतु 11543 वर्ग मीटर क्षेत्र में एक क्षेत्रिय व्यवसायिक केन्द्र खोलने की योजना है। यहाँ पर विकास कार्य किया जा रहा है।

उद्यान तथा मनोरंजन पार्क

आवासीय तथा व्यवसायिक केन्द्रों के अतिरिक्त नगर के सौन्दर्यीकरण हेतु तीन बड़ी परियोजनायें हाथ में ली गयी है। सरस्वती घाट विकास परियोजना, नेहरू पार्क पर्यटन विकास परियोजना।

1. भारद्वाज आश्रम उपवनः–नगर के मध्य आनंद भवन के निकट 2.7 एकड़ भूमि पर विकास प्राधिकरण द्वारा एक आधुनिक पार्क विकसित किया गया है। इस योजना में 19.00 लाख का परिव्यय प्रस्तावित किया गया है। शासन के रु० 15.00 लाख की धनराशि अवमुक्त की गयी हैं। इस पार्क में आधुनिक प्रकाश व्यवस्था फव्वारे, वच्चों के खेल का सामान, म्युजियम फौव्वारा आदि लगाये जा रहे हैं। जनता की सुविधा के लिए दो रेस्टोरेन्ट भी वनाये गये हैं।

2. नगर में धार्मिक व सांस्कृतिक पर्यटन को वढ़ावा देने के लिए काफी कार्य किया जा सकता है। मोटे तौर पर एक योजना बनायी गयी है, जिस पर 58.05 लाख रूपये की धनराशि का व्ययानुमान लगाया गया है। इस योजना के अन्तर्गत खुशरूबाग, आलसेन्ट कैथोडेल के आस-पास के क्षेत्र के सौन्दर्यीकरण का कार्य किया जायेगा।

3. नेहरू पार्कः– प्रकृति एवं बच्चों से गहरा स्नेह रखने वाले भारत के प्रथम प्रधान मंत्री पंडित जवाहर लाल नेहरू की जन्म शताब्दी 14 नवम्बर 1988 से 14 नवम्बर 1989 तक सम्पूर्ण देश में बड़े हर्षोल्लास के साथ मनायी

जा रही है, जो इलाहाबाद के लिए विशिष्ट महत्व का होगा। इस महत्वपूर्ण अवसर पर पंडित नेहरू जैसे प्रकृति प्रेमी के स्नेहिल स्मृति को जीवंत रखने के लिए नेहरू जन्म शताब्दी वर्ष में इलाहाबाद विकास प्राधिकरण द्वारा "नेहरू पार्क" का निर्माण कराया गया। जिसका शिलान्यास माननीय मुख्यमंत्री उत्तर प्रदेश शासन द्वारा 14 नवम्बर 1987 को किया गया था। इलाहाबाद विकास प्राधिकरण तथा नगर महापालिका, इलाहाबाद रक्षा विभाग के सहयोग से इस पार्क का निर्माण करके अधिक गौरवन्वित हुए क्योकि शान्तिदूत पंडित नेहरू 1923 मे स्वयं भी इलाहाबाद नगरपालिका के अध्यक्ष रह चुके हैं।

नेहरू पार्क स्थल नगर के उ०प्र० ग्राम ऊमरपुर नीवा के समीप गंगा तट पर स्थित है, जो सिविल लाइन्स से लगभग 4 कि०मी०दूर है। पार्क का सम्पूर्ण क्षेत्रफल 160 एकड़ होगा जिसके 60 एकड़ में झील है जो अभी तक मैकफर्शन झील के नाम से जानी जाती रही हैं। इस झील का निर्माण अंग्रेजों ने 20वी शताब्दी के आरम्भ में कराया था, जो ऊँचे नीचे टीलो एवं कटी-फटी भूमि में टेढ़ी-मेढ़ी फैली हुई हैं। इन वृक्ष विहीन टीलों को हरा-भरा कर देने तथा स्थल पर मनोरंजन सम्बन्धी आधुनिक सुविधाओं को उपलब्ध करा देने के वाद यह नगर वासियों तथा बाहर से आने वाले पर्यटको के लिए शान्ति स्थल एवं मनोरंजन का प्रमुख केन्द्र बन जायेगा।

इस योजना के अन्तर्गत जी०टी० रोड से पार्क तक पहुँचनें के लिए 30 मीटर चौड़ी सड़क, आन्तरिक मार्ग, पक्की वाउन्ड्री दीवाल, विद्युत, साज-सज्जा व जल प्रवन्धक, मनोरंजन वन व पार्क, विज्ञान पार्क, फ्लोटिंग रेस्टरा व ओपेन एयर थियेटर, बीट क्लब, मिनी ट्रेन फिशिग प्लेटफार्म, मछली घर, स्वागत कक्ष आकर्षण पुल कैन्टीन तथा मिनी प्राणि उद्यान आदि योजना के प्रमुख अंग हैं। योजना के विभिन्न अवयवों की तकनीक स्वीकृति एवं धन की व्यवस्था हेतु उत्तर प्रदेश ग्राम विकास विभाग, राज्य पर्यटन विभाग, केन्द्रीय पर्यटन विभाग, राज्य मत्सस्य विभाग, आवास व नगर विकास विभाग तथा वन विभाग से सहयोग लिया जा रहा है।

आशा की जाती है कि योजनाओं की सामयिक स्वीकृति तथा इसके अनुमानित व्यय के सापेक्ष धनराशि की व्यवस्था में केन्द्र तथा राज्य सरकार के विभिन्न विभाग अपना सहयोग देगें तथा देश के प्रथम प्रधान मंत्री और प्रकृति प्रेमी शान्तिदूत पंडित जवाहर लाल नेहरू की स्मृति को चिरस्थाई रखने हेतु उनके गृह नगर में इस आकर्षण नेहरू पार्क को मुखरित व पल्लवित करेंगे।

नगर में आवास की समस्याओं को हल कर आवागमन की सुविधा प्रदान करने तथा अवैध निर्मित कालोनियों के विकास हेतु पुनरीक्षित महायोजना बनायी जा रही है, जिसके अन्तर्गत वर्तमान निर्मित आवासीय कालोनियों के अनुरूप भू-उपयोग का प्रावधान प्रस्तावित करते हुए, भविष्य की योजना सन् 2001 तक बनायी गयी है।

इस प्रकार इलाहाबाद नगर के सर्वांगीण विकास हेतु प्राधिकरण कृतसंकल्प है।

वर्तमान निर्मित क्षेत्र

सारणी 3.2

वर्तमान भूमि उपयोग-1987 (विकसित क्षेत्र) (क्षेत्रफल हेक्टेयर में)

क्र०सं०	भूमि उपयोग	मुख्य नगर	नैनी	झूसी	फाफामऊ	योग	प्रतिशत
1	2	3	4	5	6	7	8
1	आवासीय	2,452.85	561 25	78.00	103 00	3,195.10	55 1
2	व्यवसायिक	147 00	20 50	3.50	14.50	185.50	3.2
3	उद्योग	51 00	424.00	11.00	-	48600	8.4
4.	राजकीय	176.00	134.00	-	-	310 00	5.3
5.	मनोरंजन	121.00	-	-	-	121 00	2.1
6	सार्वजनिक/ अर्द्धसार्वजनिक सुविधायें	166.00	140.10	4 0	-	310.10	5.3
	(क) शिक्षा	126 00	140.00	4.00	-	270.00	
	डिग्री कालेज	58.00	-	-	-	58.00	
	टेक्निकल	68.00	140.00	4.00	-	212.00	
	(ख) स्वास्थ्य	40 00	0.10	-	-	37 10	
	सक्रामक रोग चिकित्सालय	3.00	-	-	-	3.00	
	सामान्य चिकित्सालय	37.00	0 10	-	-	37.10	
7.	सार्वजनिक उपयोगितायें/ सेवायें	20.00	11.00	-	-	31.00	0.5
	(क) जलकल	12.00	-	-	-	12.00	
	(ख) विद्युत	8.00	11.00	-	-	19.00	

8	यातायात एवं परिवहन	716.70	165 50	176 30	105.00	1,163 50	20.1
	(क) रेल मार्ग	472 40	110.00	155 00	80.00	817 40	
	(ख) सडक मार्ग	204.30	55 50	16 80	25 00	301 60	
	(ग) बस अड्डा	3 00	-	4.50	-	7.50	
	(घ) ट्रक अड्डा	37 00	-	-	-	37.50	
	योग	3,850.55	1,456 35	272 80	222.50	5,802.20	100.00
	प्रतिशत	66.4	25.1	4.7	3 8	100 00	

6.1 आवासीय

इलाहाबाद नगर के अन्तर्गत कुल आवासीय क्षेत्र लगभग 3,195 हेक्टेयर है जो कुल विकसित क्षेत्र का लगभग 55 प्रतिशत है। वर्तमान आवासीय क्षेत्र का लगभग 77 प्रतिशत मुख्य नगर में लगभग 18 प्रतिशत नैनी में, लगभग 2 प्रतिशत झूसी में तथा लगभग 3 प्रतिशत फाफामऊ में है। विगत वर्षों में नगर के आवासीय विकास में उल्लेखनीय वृद्धि हुई है जो मुख्य रूप में आवास एवं विकास परिषद् तथा इलाहाबाद विकास प्राधिकरण की योजनाओं के कार्यान्वयन के फलस्वरूप संभव हो सका है। इन योजनाओं में सुलेम सरायं, गोविन्दपुर, नैनी, झूँसी तथा करेली, की आवासीय योजनायें प्रमुख हैं।

6.2 व्यवसायिक

चौक, घंटाघर, जानसेनगंज, खुल्दाबाज, मुट्ठीगंज, कटरा तथा कर्नलगंज नगर के पुराने वाणिज्यिक क्षेत्र हैं। (चित्र संख्या 3.7) नये वाणिज्यिक क्षेत्रों में सिविल लाइन्स, तेलियरगंज, कीडगंज, दारागंज, सुलेमसराय तथा नैनी की बाजारें हैं। इन सभी बाजारों का विकास परम्परागत रूप से ही हो रहा है। केवल सिविल लाइन्स का बाजार आधुनिक तथा नियोजित है। इसके अतिरिक्तनगर के बाहर प्रमुख मार्गों के किनारे-किनारे अनियोजित दूकानें स्थापित करने का क्रम भी जारीहै। पूर्व विकसित नये तथा पुराने वाणिज्यिक क्षेत्रों से लगे हुये भागों में भी मुख्य मार्गों तथा गलियों के किनारे-किनारे बाजारों का विस्तार होता जा रहा है। नगर के अन्तर्गत कुल व्यवसायिक क्षेत्र लगभग 186 हेक्टेयर है जो कुल विकसित क्षेत्र का 3.2 प्रतिशत है। व्यवसायिक विकास का 79 प्रतिशत मुख्य नगर में, 11 प्रतिशत नैनी में, 2 प्रतिशत झूँसी में तथा 8 प्रतिशत फाफामऊ में है।

6.3 औद्योगिक

वर्ष 1961-70 के दशक में इलाहाबाद नगर की उल्लेखनीय औद्योगिक प्रगति हुई। इस दौरान केन्द्र तथा राज्य सरकार की अनेक औद्योगिक परियोजनाये चालू की गई और नैनी इलाहावाद का औद्योगिक क्षेत्र वना। इसके अतिरिक्त तेलियरगंज में मोतीलाल नेहरू इन्जीनियरिंग कालेज से सम्बद्ध एक औद्योगिक स्थान विकसित हो गया है। दूसरा औद्योगिक स्थान नैनी मे विकसित है। (चित्र सख्या 3 8) भारी उद्योगो का विकास केवल नैनी में हुआ है। इस समय नगर में कुल 1,332 औद्योगिक ईकाइयां स्थापित है, जिनमें 7 वृहद्, 7 मध्यम तथा 1318 लघु एवं लघुत्तर इकाइयाँ है। इन इकाइयों में श्रमिकों की कुल सख्या 19,792 हैं। उद्योगों के अन्तर्गत विकसित भूमि 486 हेक्टेयर है जो कुल विकसित क्षेत्र का 8.4 प्रतिशत है। कुल औद्योगिक भूमि का 87 प्रतिशत नैनी मे, 10 प्रतिशत मुख्य नगर मे तथा केवल 3 प्रतिशत झूँसी में है।

6.4 राजकीय कार्यालय

ब्रिटिश काल में प्रदेश की राजधानी होने के कारण इलाहावाद में प्रदेश के महत्त्वपूर्ण कार्यालय स्थित है। इनमें राजकीय मुद्रणालय, महालेखाकार, मण्डल रेल प्रवन्धक, उच्च न्यायालय (चित्र संख्या 3 9) माध्यमिक शिक्षा परिषद् आदि मुख्य हैं। इसके अतिरिक्त मण्डल स्तर, जिला स्तर तथा स्थानीय निकाय स्तर के कार्यालय भी यहाँ स्थित है। सर्वेक्षण के अनुसार इस समय नगर में कुल 298 कार्यालय हैं जिनमें 51 केन्द्र सरकार, 202 राज्य सरकार, 41 अर्द्धराजकीय तथा 4 स्थानीय निकाय के है। इन कार्यालय में लगभग 61,000 कर्मचारी कार्यरत है जिनमे 16,100 केन्द्र सरकार, 33,100 राज्य सरकार, 10,000 अर्द्धसरकारी तथा 1800 स्थानीय निकाय के कार्यालयों में कार्यरत हैं। नगर के अधिकांश राजकीय कार्यालय रेलवे लाइन के उत्तर सिविल लाइन्स, मम्फोर्डगंज, कटरा, जार्जटाउन, टैगोर टाउन, तेलियरगंज, राजापुर, चर्चलेन आदि में स्थित हैं। प्रशासनिक दृष्टि से उच्च न्यायालय, माध्यमिक शिक्षा परिषद् राजकीय मुद्रणालय, महालेखाकार आदि कार्यालयों का विकेन्द्रीकरण करके उनके शाखा कार्यालयों की स्थापना अब इलाहाबाद में नहीं होगी। तथापि मण्डल स्तर, जिला स्तर तथा स्थानीय स्तर के कार्यालयों की यथास्थिति अवश्यम्भावी है। राजकीय कार्यालों के अन्तर्गत कुल वर्तमान भूमि लगभग310 प्रतिशत भूमि मुख्य नगर में स्थित है शेष 17 प्रतिशत नैनी में है।

6.5 मनोरंजन

मनोरंजन हेतु खुले स्थानों एवं पार्कों के रूप में लगभग 121 हेक्टेयर भूमि नगर में उपलब्ध है जिनमें नगर महापालिका के पार्कों के अन्तर्गत 16.3 हेक्टेयर भूमि है। इसके अतिरिक्त अल्फ्रेड पार्क की 53.4 हेक्टेयर, खुसरूबाग की लगभग 26 हेक्टेयर, मिण्टो पार्क की 5.3 हेक्टेयर, तथा नेहरू पार्क की लगभग 20 हेक्टेयर भूमि पार्कों के

अन्तर्गत है। वाह्य एवं खुले मनोरंजन हेतु नगर की उपलब्ध भूमि कुल विकसित भूमि की केवल 2.1 प्रतिशत है। सिविल लाइन्स तथा नगर के उत्तरी भाग में खुले स्थलों की अधिकता है जबकि दक्षिणी भाग, जहाँ नगर की अधिकांश जनसख्या निवास करती है, में इन स्थलों की अत्यन्त कमी है। नैनी, झूँसी तथा फाफामऊ उपनगरीय क्षेत्रों मे सुव्यवस्थित खुले स्थलों तथा पार्कों का प्रायः अभाव है।

6.6 सार्वजनिक/अर्द्ध सार्वजनिक सुविधायें

इन सुविधाओं के अन्तर्गत कुल 310.0 हेक्टेयर भूमि है जो कुल विकसित भूमि का 5.3 प्रतिशत है। इसमें से 270 हेक्टेयर स्वास्थ्य के अन्तर्गत है।

6.6.1 शिक्षा

नगर में 173 प्राइमरी स्कूल, 28 जूनियर हाईस्कूल, 55 हायर सेकेन्डरी/ इण्डर कालेज तथा 13 डिग्री कालेज है। इसके अतिरिक्त इलाहाबाद विश्वविद्यालय, मेडिकल कालेज, इन्जीनियरिंग कालेज,पोलीटेक्निक, औद्योगिक प्रशिक्षण संस्थान, कृषि प्रशिक्षण महाविद्यालय भी तकनीकी एवं उच्च शिक्षा हेतु उपलब्ध हैं। नगर के डिग्री कालेजों में लगभग 16.00 विद्यार्थी तथा विश्वविद्यालय में 10,000 से अधिक विद्यार्थी शिक्षा ग्रहण करते हैं।

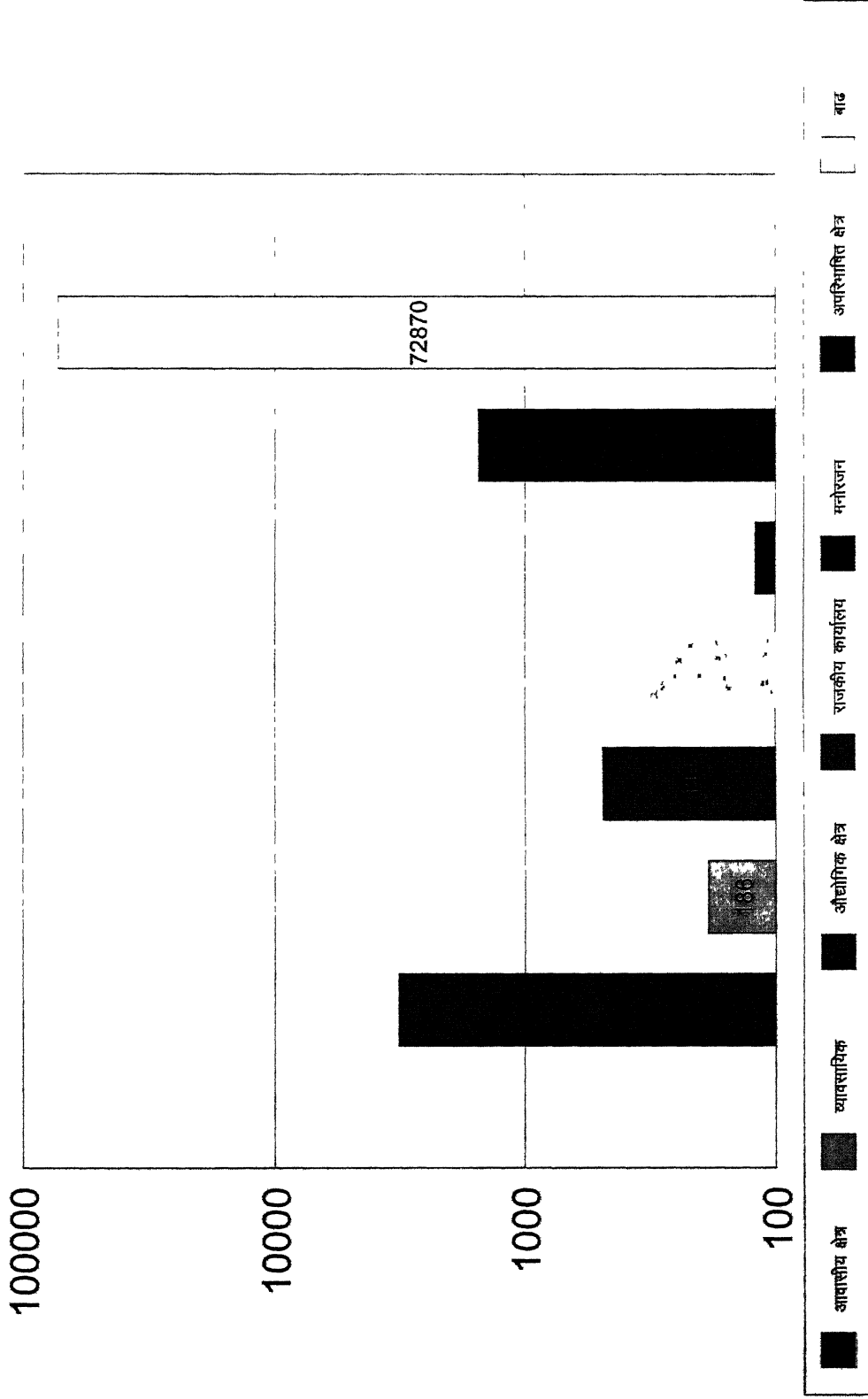
6.6.2 स्वास्थ्य

नगर में 11 सामान्य चिकित्सालय, 8 चिकित्सालय पुलिस, पी०ए०सी० तथा सेना के, 5 विशिष्ट चिकित्सालय, 2 मेडिकल केयर यूनिट तथा 24 डिस्पेन्सरीज हैं। इसके अतिरिक्त नगर में 2 मेडिकल कालेज (यूनानी तथा ऐलोपैथी) है। इन चिकित्सालयों में लगभग 3000 शय्याएँ हैं जो 217 व्यक्ति प्रति शैय्या की दर से उपलब्ध है।

6.7 सार्वजनिक उपयोगितायें/ सेवायें

इन सुविधाओं के अन्तर्गत कुल 31 हेक्टेयर भूमि है जो कुल विकसित भूमि का 0.5 प्रतिशत है। इनमें से जलकल के अन्तर्गत 12 हेक्टेयर भूमि मुख्य नगर में तथा विद्युत के अन्तर्गत 8.0 हेक्टेयर भूमि मुख्य नगर में तथा 11 हेक्टेयर भूमि नैनी के अन्तर्गत हैं।

6.8 यातायात एवं परिवहन रेलमार्ग, सड़क मार्ग, बस अड्डा, ट्रक अड्डा के अन्तर्गत लगभग 1164 है० भूमि हैं जो कुल विकसित भूमि का 20.1 प्रतिशत है। लीडर रोड, जीरो रोड तथा सिविल लाइन में नगर के तीन राजकीय परिवहन निगम के बस अड्डे स्थित हैं। प्राइवेट बसों के अड्डे रामबाग स्टेशन, लीडर रोड तथा कटरा हैं। लगभग 37 हे० भूमि पर एक ट्रान्सपोर्ट नगर जी०टी० रोड पर बनाया गया है। (चित्र संख्या 3.9, 3.10)

नगरीय क्रियायें एवं विविध भू उपयोग
100000
10000
1000
100
72870
186
आवासीय क्षेत्र
व्यावसायिक
औद्योगिक क्षेत्र
राजकीय कार्यालय
मनोरजन
अपरिभाषित क्षेत्र
बाढ

मानचित्र संख्या 3.5

7.0 संशोधित महायोजना के प्रस्ताव

वर्ष 2001 तक इलाहावाद नगरीय क्षेत्र की अनुमानित 12.0 लाख जनसंख्या के लिए वांछित विभिन्न भूमि उपयोगों के प्रस्ताव दिये गये हैं। भावी भूमि उपयोगों के प्रस्ताव देते समय भूमि की उपयुक्तता, स्थिति तथा विभिन्न भूमि उपभोगों के बीच आपसी सम्बन्धों पर विचार किया गया है। वर्तमान अविकसित पड़ी भूमि का सदुपयोग करने पर पूरा प्रयास किया गया है। (मानचित्र संख्या 3 11 देखे)

वर्ष 1967 की महायोजना में नगरीय क्षेत्र को 11 नियोजन मे बाँटा गया था। सशोधित महायोजना के सम्पूर्ण नगरीय क्षेत्र को 12 नियोजन जोन्स में बॉटा गया है। इन नियोजन जोन्स की सीमा निर्धारण करने मे रेलपथ, मुख्य मार्ग तथा जनसख्या को आधार माना गया है। प्रत्येक नियोजन जोन को युक्तिसंगत ढंग से एक दूसरे से सम्बन्ध कर दिया गया है ताकि सम्पूर्ण प्रस्तावित नगरीय क्षेत्र का संतुलित विकास सुनिश्चित हो सके। प्रत्येक नियोजन जोन को स्वावलम्बी वनाने हेतु समुचित सुविधाओं का प्राविधान किया गया है। इलाहाबाद नगरीय क्षेत्र की अधिकांश जनसंख्या मुख्य नगर क्षेत्र में ही निवास करेगी। यहॉ की भावी 9.0 लाख जनसंख्या को 7 नियोजन जोन्स मे (औसत 1 50 लाख जनसंख्या प्रति नियोजन जोन) वांटा गया है। उपनगरीय क्षेत्र नैनी को 3 नियोजन जोन्स मे वांटा गया है। ये तीनों नियोजन जोन्स 1.60 लाख जनसंख्या के होगें। झूँसी तथा फाफामऊ उपनगरीय क्षेत्रों में एक-एक नियोजन जोन रखा गया है। क्योंकि इनकी विकास प्राधिकरण द्वारा विभिन्न विकास योजनाओं के लिए अव तक निम्न भूमि अर्जित तथा विकसित की गयी है: (सारणी 3.3)

सारणी 3.3

भू अर्जन

(क) नगर महापालिका के समय से अर्जित भूमि

1.	दक्षिणी आवास योजना	145
2.	अलोपीबाग आवास योजना	27
3.	बाघम्बरी आवास योजना	107
4.	हेस्टिंग्स रोड	21

(ख) विकास प्राधिकरण द्वारा अर्जित भूमि

1	गोविन्दपुर आवास योजना	76.35
2.	ट्रान्सपोर्ट नगर योजना	99.97
3.	स्टैनली रोड आवास योजना	7.40
4	संगठित नगर विकास योजना सुलेम सराय	100.00

5.	नैनी आवास योजना (जोन नं०7 नैनी क्षेत्र)	196.83
6	मेंहदौरी उपरहार (धोवा की वाग)	2.58
7	नसीवपुर वतियारा (3 सरकुलर गेड)	1.70
8	मालवीय जी की वाग (मेहदौरी)	2.00
9	नसीवपुर बख्तियारा	9.03
10.	साइट नं० एव 14/26 हेस्टिंग्स गेड	4.54
11	भू०सं० 28 वी सिविल स्टेशन	0.77
12.	नसीवपुर वख्तियारा (पत्रकार कालोनी)	9.09
13	साइट नं० एस०एस० सिविल स्टेशन	3.00
14	साइट नं० 24 सिविल स्टेशन	1.50
15	ग्यासुद्दीनपुर	2.78
16	अलोपीवाग (अल्लापुर बक्शी उपरहार)	0.42
17	झलवा देव घाट	50.90
18.	बंगला नं० 1 व 3 सरकुलर रोड	2.66
19.	वंगला नं० 2 सरकुलर रोड	2.30
20	असदुल्लापुर नकौली	2.80
21	सूबेदारगंज जदीद	8.15
22	कसारी मसारी योजना	50.20
23.	म्योराबाद आवास योजना	2.74
24.	चक पैनियाँ आवास योजना	7.00
25	सराय बेगम आवास योजना	24.07
26.	चक मुडेरा आवास योजना	6.30
27.	उमरपुर नींवा (नेहरू पार्क)	28.00
28.	सराय नीम	46.00
29.	चाँदपुर सलोरी	11.00
30.	21/31 मोती लाल नेहरू रोड	4.32

(ग) 1989-90 में भू-अर्जन के लिए प्रस्तावित योनजा

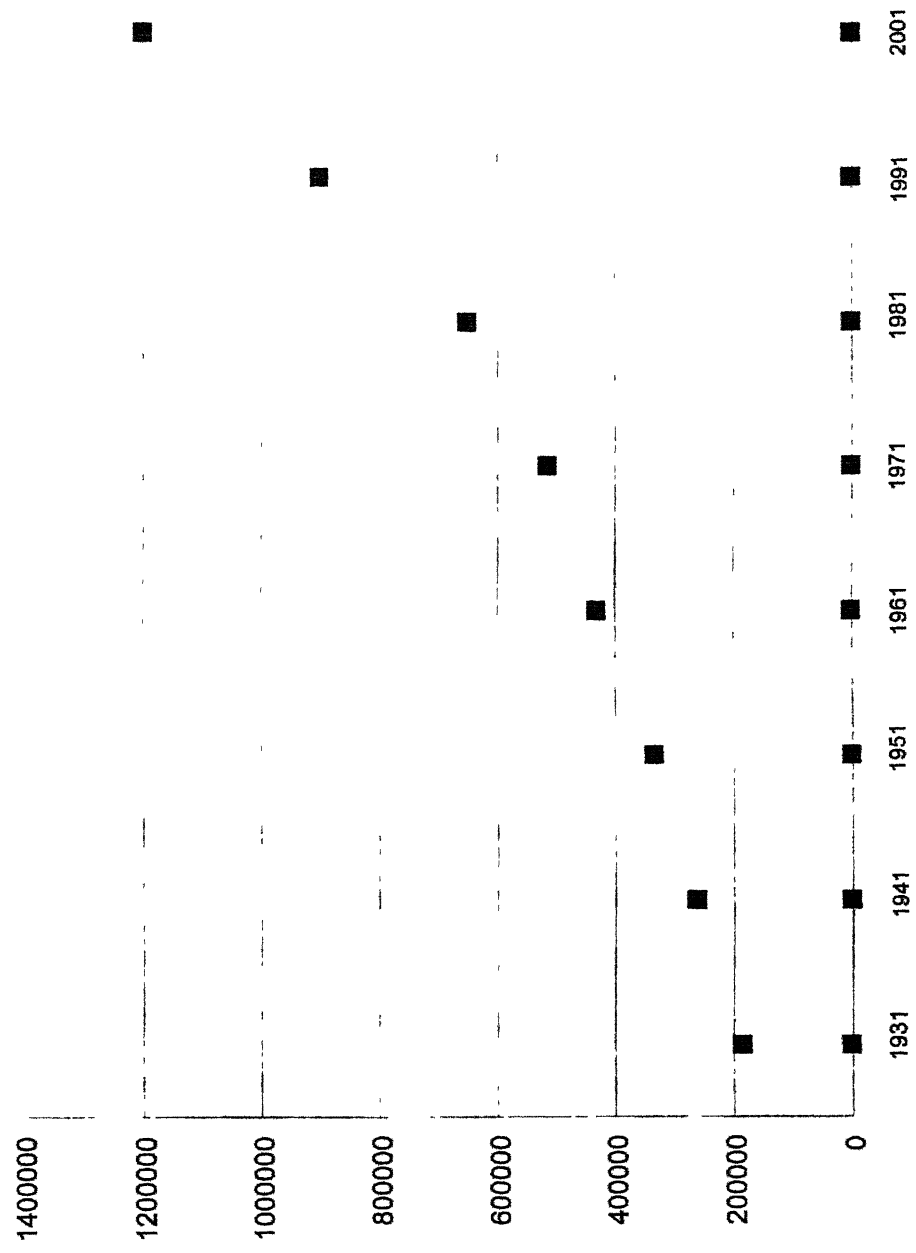
1	साइट नं० 3 सिविल स्टेशन	2 81
2	माइट नं० 26	2.85
3.	साइट नं०29	2 80
4.	माइट नं०34	2 80
5	7वी 8बी म्योर रोड	4.00
6.	वंगला नं० 26 म्योर रोड	2.60
7.	साइट नं० टी०टी० सिविल स्टेशन	3.12
8	साइट नं०136 ए सिविल स्टेशन	2.10
9	साइट नं०24 म्योर रोड	5.00
10.	साइट नं०35 सिविल स्टेशन	3.10
11	साइट नं०9/1 व 9/2	4.00
12	रंगपुरा परगना सोरांव	40.00
13.	साइट नं०13 सिविल स्टेशन	3.00
14.	साइट नं०पी०पी०	2.87
15.	साइट नं०10 सिविल स्टेशन	3.00
16.	भूखण्ड संख्या-1 बंगला नं०6 कानपुर रोड	2.40
17.	बंगला नं०6 ड्रमण्ड रोड	1.87
18.	पार्ट ए-10, 24 म्योर रोड	2.90
19.	साइट नं०वाई	3.00
20.	साइट नं०41 सिविल स्टेशन	310
21.	बंगला नं०10 थार्नहिल रोड	2.39
22.	ग्राम पूरसूरदास तहसील फूलपुर	7.10
23.	ग्राम उमर पुर नीवा	1.25
24.	ग्राम कसारी मसारी	240.00

25	मेहदौरी उपरधर	32.00
26.	शाहा उर्फ पीपल गॉव झलवा देवघाट हरवारा	280.00
27	फाफामऊ तहसील सोरांव	205.00
28	खानापुर, चकहीर हरवन, कटका, लेखराज, पूरेसूरदास, झूँसी	300 00
29.	म्योरावाद आवास योजना	1.50

सारणी 3.4

इलाहाबाद नगर संकुलन की दशाब्दिक वृद्धि

जनगणना वर्ग	जनसंख्या	दशाब्दिक	वृद्धि (प्रतिशत)
1931	1,83,914	(+)	17.0
1941	2,60,630	(+)	41.7
1951	3,32,295	(+)	27.5
1961	4,30,036	(+)	29.6
1971	5,13,036	(+)	19.1
1981	6,50,070	(+)	26 7 4
1991	9,00,000	(+)	37.4
2001	12,00,000	(+)	33.3

इलाहाबाद नगर संकुलन की दशाब्दिक वृद्धि
जनसख्या (लाख मे)
1400000
1200000
1000000
800000
600000
400000
200000
0
1931
1941
1951
1961
1971
1981
1991
2001

मानचित्र सख्या 3 6

जलापूर्ति

इलाहाबाद नगर निगम का क्षेत्रफल लगभग 82 किमी तक विस्तृत है तथा इसकी जनसंख्या वर्ष 1991 की जनगणना के अनुसार 8,55,574 है। इसमें सूबेदारगंज, रेलवे कालोनी एवं केन्टोमैन्ट की जनसंख्या भी शामिल है। नगर निगम 70 वार्ड से मिलकर बना है। इस शहर में सभी आधुनिक सुविधायें जैसे बिजली टेलीफोन इत्यादि है लेकिन जलापूर्ति, सर्विज ठोस कचरा प्रबन्धन बढ़ते हुए माँग के अनुसार बिल्कुल अप्रर्याप्त है।

शहर में जलापूर्ति वर्ष 1891 में प्रारम्भ की गयी थी। इसके बाद से विभिन्न पुनर्गठन योजनायें क्रियान्वित की गयी।

पहला पुनर्गठन कार्य वर्ष 1925 में प्रारम्भ किया गया और यह वर्ष 1935 में समाप्त हुआ। द्वितीय पुनर्गठन कार्य संख्या के लिए जलापूर्ति दर 115 लीटर प्रति व्यक्ति प्रतिदिन से बढ़ाकर 180 लीटर प्रतिव्यक्ति प्रतिदिन करना था। यह कार्य वर्ष 1942 में समाप्त हुआ तथा इस पर 15.60 लाख रू० का व्यय किया गया। तृतीय पुनर्गठन कार्य वर्ष 1954 में प्रारम्भ किया गया जो दो चरणों में पूर्ण हुआ। इसमें 4.00 लाख की जनसंख्या के लिए जलापूर्ति पर 180 लीटर प्रति व्यक्ति प्रतिदिन से बढ़ाकर 200 लीटर प्रति व्यक्ति प्रतिदिन किया गया।

नैनी, फाफामऊ, और सुलेम सराय को शामिल करने के लिए नगर की सीमा बढ़ाई गयी। इन क्षेत्रों में जलापूर्ति की कोई व्यवस्था नहीं थी। रसूलाबाद, राजापुर जैसे कुछ क्षेत्र शहर के मध्य में विकसित हुए। अतः वर्ष 1965 से 72 के दौरान विभिन्न जलापूर्ति पुनर्गठन योजनायें लागू की गई।

बड़े शहरों के पूर्व विकास के लिए वर्ष 1986-87 में उत्तर प्रदेश नगरीय विकास परियोजना के अन्तर्गत एक पैकेज कार्यक्रम तैयार किया गया। जिसे वर्ष 1987-88 में स्वीकृति मिली। इस कार्यक्रम के अन्तर्गत शहर के अभावग्रस्त क्षेत्रों में कार्य किया गया। जिसके लिए 22 नलकूप शहर के विभिन्न भागों में तथा दो 'ओवर हेड टैंकों' का निर्माण किया गया। अभावग्रस्त क्षेत्र की वितरण व्यवस्था भी पुनर्गठन की गई और पानी की बर्बादी से बचाने के लिए सार्वजनिक के लिए सार्वजनिक स्थानों पर 500 इंडिया मार्क नं० II हैन्डपम्प भी लगाये गये।

उपरोक्त के अतिरिक्त विभिन्न अयोजनों के अन्तर्गत 20 नये नलकूप और 15 की पुनः बोरिंग की वर्ष 1994 से 1998 के बीच की गई।

वर्तमान जलापूर्ति व्यवस्था 11 स्वतंत्र जलापूर्ति क्षेत्रों में विभाजित है। जलापूर्ति का स्रोत नदी एवं नलकूप है।

निम्नलिखित सारणी में क्षेत्र जनसंख्या एवं जल की आवश्यकता को प्रदर्शित किया गया है:—

सारणी - 3.6

क्षेत्रों का नाम	जनसंख्या वर्षों में		व्यवसायिक माँग की शामिल करते हुए जल की माँग (व्यक्ति/ली०/दिन)		स्रोत नदी/नलकूप
	2001	2018			
1 लूकरगंज	45600	54000	9.12	10.80	नदी
2. खुशरूबाग	119300	120000	23.86	24.00	नदी
3. अटाला	149000	198900	29.80	36.78	नदी
4. कीटगंज	10000	115000	20.60	23.00	नदी और नलकूप
5. सिविल लाइन	67200	95000	13.44	19.00	नदी और नलकूप
6. कर्नलगंज	129700	174000	25.94	34.80	ट्यूबवेल
7. सुलेम सराय	90500	162800	19.10	32.50	ट्यूबवेल
8. नैनी	160000	250000	32.00	50.00	ट्यूबवेल
9. रसूलाबाद	48500	86000	9.90	17.20	ट्यूबवेल
10. फाफामऊ	80000	140000	16.00	28.00	ट्यूबवेल
11. दारागंज	99000	114500	21.00	22.90	ट्यूबवेल
12. झूँसी	60000	84200	12.00	16.84	ट्यूबवेल
13. कन्टोमेन्ट एरिया	44600	55000	8.92	11.00	ट्यूबवेल
14. सूबेदारगंज रेलवे कालोनी	3600	3600	0.72	0.72	ट्यूवेल
Total	1200000	1653000	242.40	330.60	

वर्तमान समय में 200 ली० प्रति व्यक्ति प्रतिदिन की जल की माँग के विपरीत 10 लाख की जनसंख्या 200 लीटर प्रति व्यक्ति प्रतिदिन की दर से जल पा रहा है। इस 200 लीटर प्रति व्यक्ति प्रतिदिन में 80 ली० प्रति व्यक्ति प्रतिदिन नदी जल से तथा 120 लीटर प्रति व्यक्ति प्रतिदिन 115 नलकूपों से किया जा रहा है। (मानचित्र संख्या 3.8)

यद्यपि वांछित स्थापित क्षमता उपलब्ध है। फिर भी सेवा का स्तर संतोषजनक नहीं है। कुछ क्षेत्रों में जल भराव की समस्या स्थायी रूप से बनी हुई है। विशेषकर गर्मियों में स्थिति और खराब हो जाती है। यह देखा गया है कि पिछले एक दशक से अधिक समय से केवल स्रोत की वृद्धि पर ही अधिक जोर दिया गया है। अभावग्रस्त

क्षेत्रों में नलकूप स्थापित किये गये हैं, लेकिन संग्रहण एवं उचित वितरण व्यवस्था के अभाव में इसका उपयोग पूरी तरह से नहीं किया गया है। नलों में कम पानी आने एवं दूरस्थ क्षेत्रों तक पानी न पहुँच पाने की शिकायत आम हो गई है।

करेली बाग में यमुना नदी पर स्थित तीन जल ग्रहण कूप हैं जो स्वच्छ जल स्टेशन खुशरूबाग की नदी जल स्वच्छ करने हेतु पहुँचाते हैं। पम्पिंग स्टेशन की कुल स्थापित क्षमता 160 किलो० लीटर प्रति मिनट है। हलाँकि निम्नलिखित कारणों से पम्प वांक्षित मात्रा में जल प्रेषित नहीं कर पाते हैं:–

1 यमुना का जल स्तर गर्मियों में नीचे चला जाता है।

2. जल ग्रहण कुँए लगभग 70-100 वर्ष पुराना है। इन जलग्रहण कुओं का जल दबाव ऐसा है कि ये पम्प साथ-साथ एवं सुचारू रूप से जल प्रेषित नहीं कर पाते है। जलग्रहण ढाँचा बहुत ही पुराना है। अतः कोई भी परिवर्तन जिसमें सिविल कार्य की आवश्यकता हो, लागू नहीं किया जा सकता है।

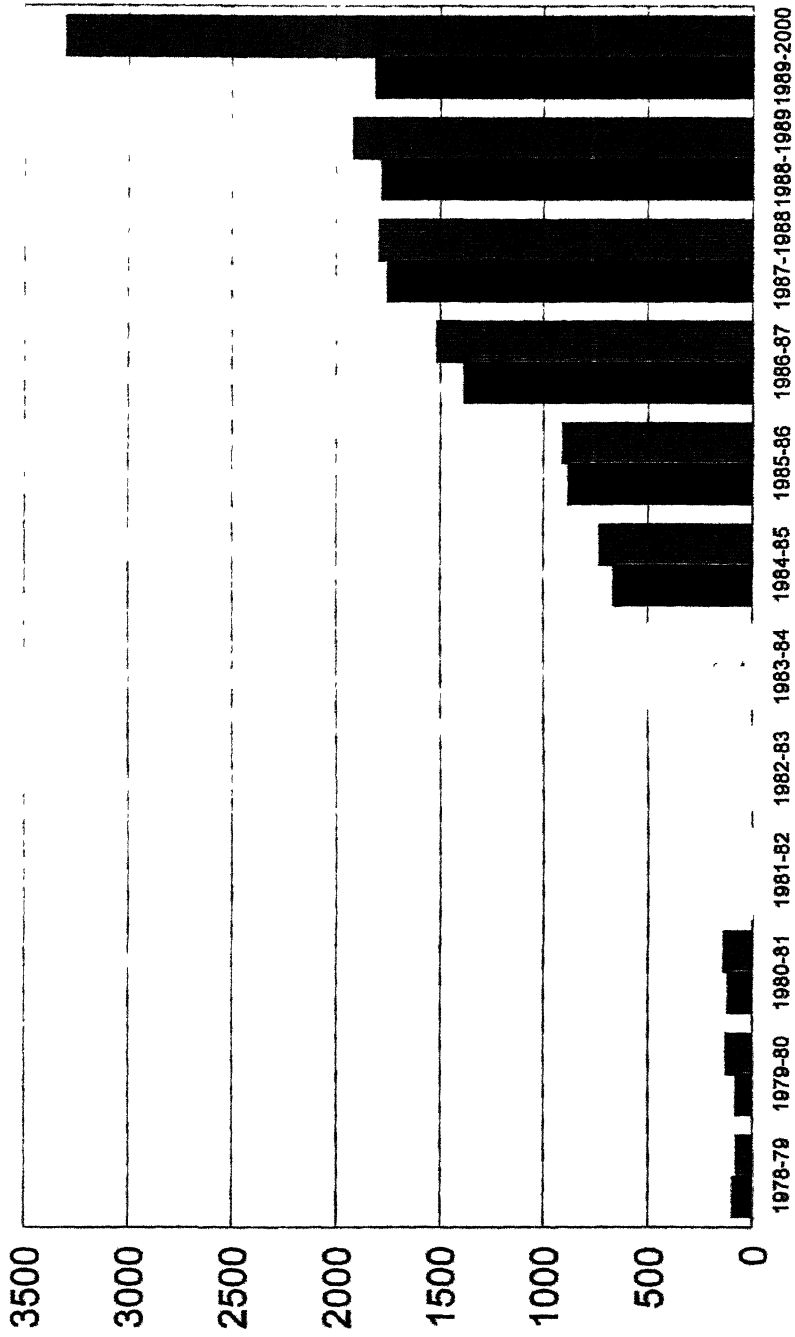
3 विद्युत आपूर्ति त्रुटिपूर्ण है।

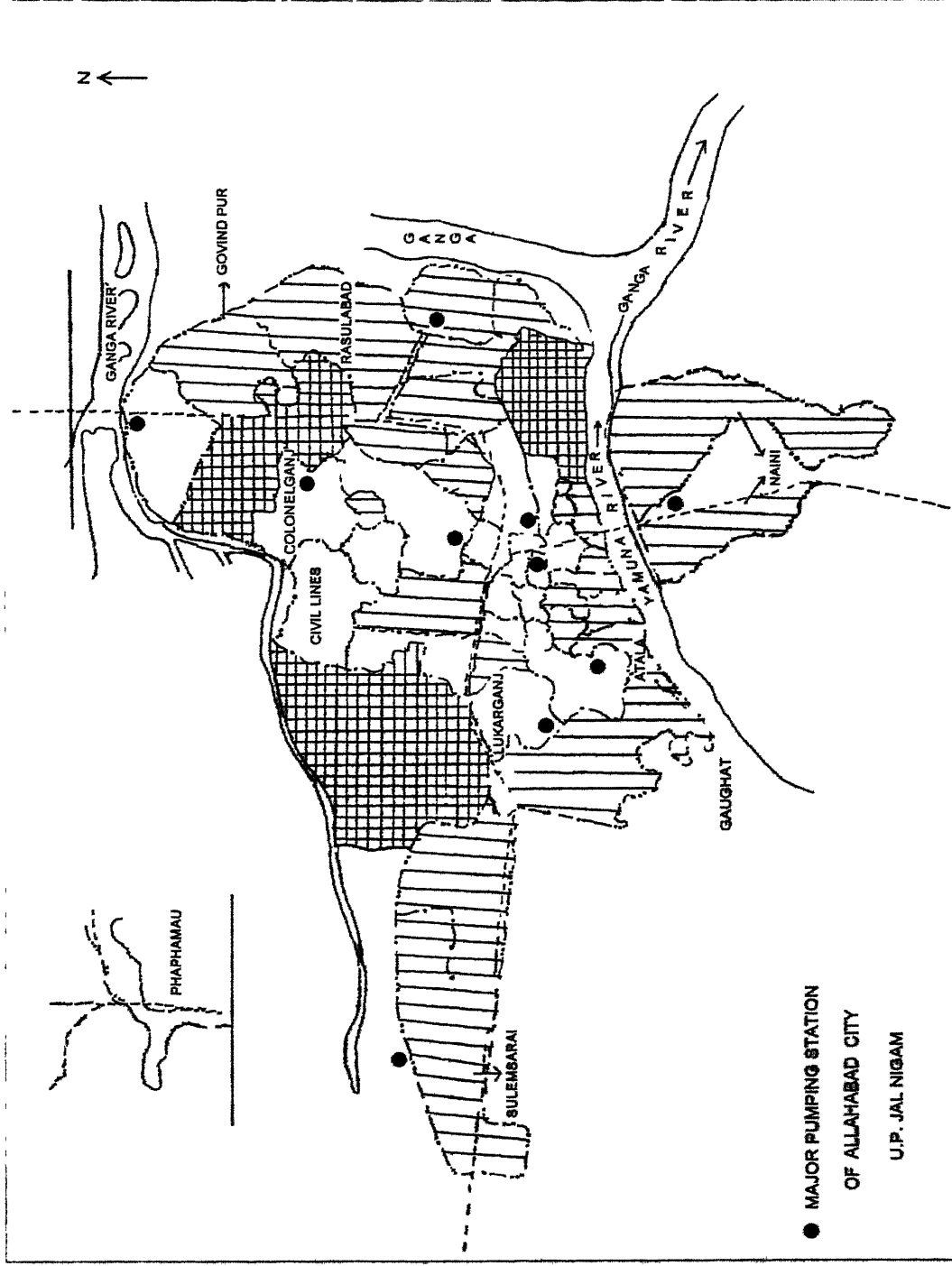
वर्तमान समय में सभी 5 क्षेत्रों के फीडर खुशरूबाग स्वच्छ जल प्रेषण स्थान आपूर्ति लाइन से जुड़े हुए हैं। पम्पिंग प्लांट भी क्षेत्रवार अलग नहीं हैं जो खुशरूबाग से जुड़े सभी क्षेत्रों में जल वितरण की व्यवस्था के विपरीत रूप से प्रभावित करते हैं। खुसरूबाग क्षेत्र सबसे बड़ा क्षेत्र है अतः इसको दो भागों में बांटना आवश्यक है। जिससे एक क्षेत्र से 60,000 से कम लोगों को जलापूर्ति की जा सके। इसी के अनुसार वर्तमान क्षेत्र के तीन स्वतंत्र उपक्षेत्र में विभाजित कर दिया जाना प्रस्तावित है। जिससे प्रत्येक क्षेत्र में एक स्वतंत्र बूस्टर स्टेशन है और जिसे खुशरूबाग जल संस्थान से जलापूर्ति की जाय।

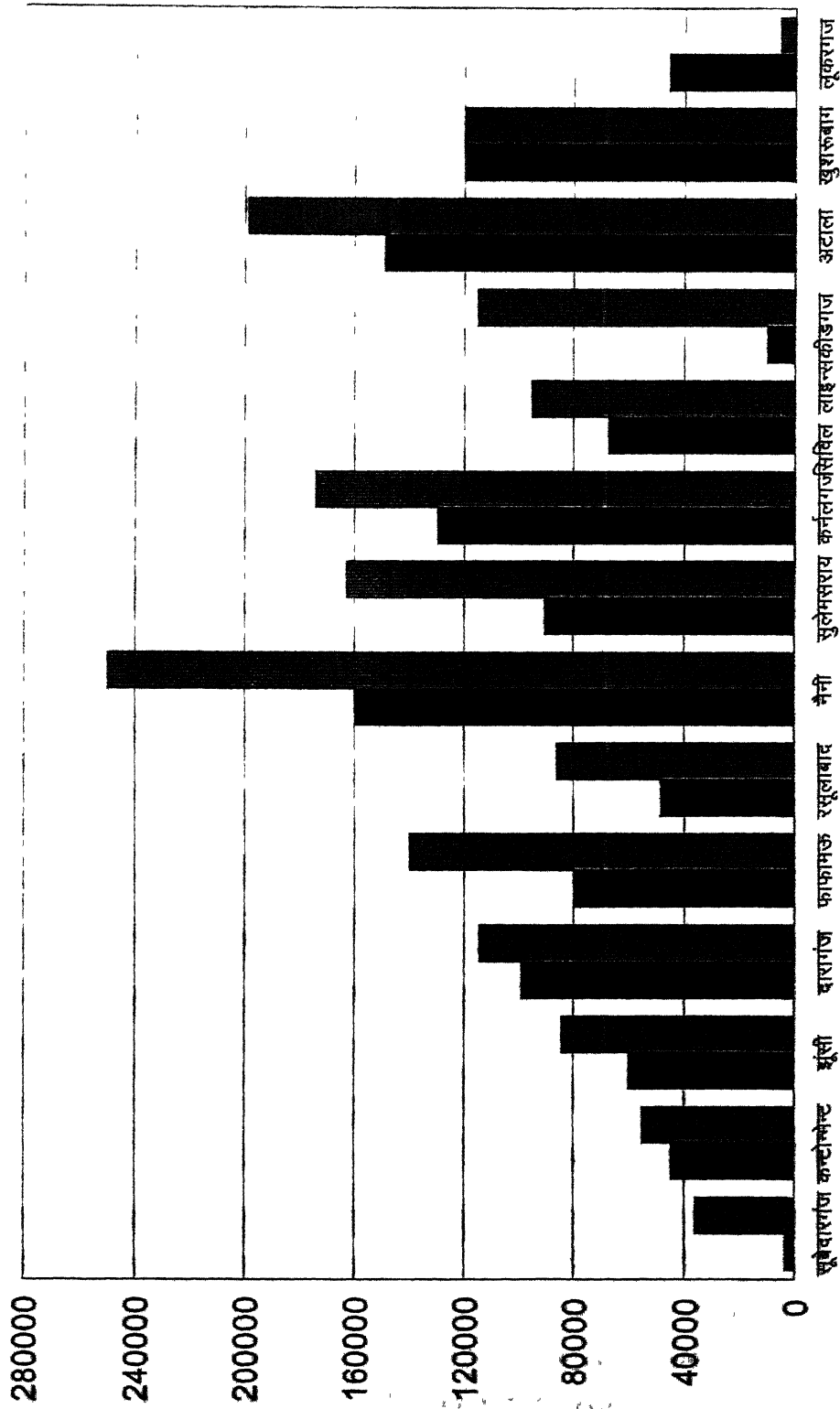
यह अनुमान लगाया जाता है कि जनसंख्या वर्ष 2001 एवं 2018 में क्रमशः 12.0 लाख एवं 16.52 लाख हो जायेगी। भविष्य में वर्ष 2001 एवं 2018 की आवश्यकतानुसार निम्न प्रकार की आवश्यकता होगी। (सारणी 3.7)

वर्ष 2001 के लिए

1. नदी जलगृहण कूप एवं अशोधित जल ऊपर उठाने हेतु पम्प	-1
2. जलशोधन प्लांट (जल गृहण कूप से नजदीक)	200 M
3. स्वच्छ जल संग्रहण टैंक	36 ली०/व्यक्ति/दिन
4. स्वच्छ जल संग्रहण टैंक	36 मिलीयन लीटर
5. अशोधित जल पम्पिंग प्लांट	45 ली०/व्यक्ति/दिन
6. स्वच्छ जल	2 Km.

इलाहाबाद विकास प्राधिकरण, इलाहाबाद
आय–व्यय का तुलनात्मक विवरण (रु. लाख में)
व्यय
आय
3500
3000
2500
2000
1500
1000
500
0
1978-79
1979-80
1980-81
1981-82
1982-83
1983-84
1984-85
1985-86
1986-87
1987-1988
1988-1989
1989-2000

मानचित्र सख्या 3 7

इलाहाबाद के प्रमुख पम्पिंग स्टेशन

मानचित्र संख्या 3.8

इलाहाबाद शहर में सम्भावित जल की आवश्यकता
2001
2018
280000
240000
200000
160000
120000
80000
40000
0
सूबेदारगंज
कन्टोन्मेन्ट
झूंसी
दारागंज
फाफामऊ
रसूलाबाद
नैनी
सुलेमसराय
कर्नलगंज
सिविल लाइन्स
कीडगंज
अटाला
खुशरूबाग
लूकरगंज
मानचित्र संख्या 3.9

7. ओवर हेड टैंक	10 नम्बर
8. वितरण व्यवस्था	100 किमी
9 नलकूप	20

वर्ष 2018 हेतु

1 नलकूप	80 नये
2. वितरण व्यवस्था	40 किमी
3. ओवर हेड टैंक	3

वित्तीय आवश्यकता

वर्ष 2001 की आवश्यकतानुसार कुल अनुमानित व्यय लगभग 20.00 करोड़ रु० तथा वर्ष 2018 की आवश्यकतानुसार 25.00 करोड़ रु० का व्यय आने की सम्भावना है।

जलापूर्ति हेतु गठित ग्रुप की संस्तुति

माननीय अध्यक्ष जल निगम की अनुपस्थिति के कारण सर्वसम्मति से श्री शंकर लाल जायसवाल मुख्य नगर अधिकारी को ग्रुप-लीडर चुना गया। श्री बी० के० गुप्ता, प्रबन्ध, निदेशक, उत्तर प्रदेश जल निगम भी ग्रुप में की टीम लीडर चुने गये।

सर्वश्री रत्नाकर सिंह, श्री विहगेश सरन अधिशासी अभियंता उत्तर प्रदेश जल निगम एवं श्री आर०बी० सिंह, अधिशासी अभियन्ता जलसंस्थान को भी विचार विमर्श हेतु टीम में लिया गया।

उत्तर प्रदेश जल निगम द्वारा प्रस्तुत पेपर में 2001 एवं 2018 में इलाहाबाद में नगर की जनसंख्या 12.00 लाख एवं 16.53 लाख आंकी गयी है। 200 लीटर प्रति व्यक्ति प्रतिदिन पानी की आवश्यकता को लेते हुए कुल पानी की आवश्यकता 2001 के लिए 240 एम०एल०डी० तथा 2018 के लिए 330 एम०एल०डी० आंकी गई है।

वर्तमान में घरेलू उपयोग हेतु माना 150 लीटर प्रति व्यक्ति प्रतिदिन निर्धारित किया गया है। जिसके अनुसार गणना करने पर माँग 2001 के लिए 180 एम०एल० डी० एवं म्युसिपल एवं औद्योगिक माँग सम्मिलित नहीं है।

इलाहाबाद नगर पवित्र नदियों (गंगा एवं यमुना के संगम), इलाहाबाद हाईकोर्ट एवं विभिन्न सरकारी विभागों के मुख्यालय के लिए प्रख्यात हैं। जिसके कारण नगरीय क्षेत्र में एक बड़ी संख्या में यात्री/नागरिक आते हैं जो यहाँ की सुविधाओं का उपयोग करते हैं। माघमेला (वर्ष में एक माह तक) अर्द्धकुम्भ (प्रति छः वर्ष के बाद) एवम महाकुम्भ (प्रति बारह वर्ष के बाद) में यात्रियों की संख्या बहुत अधिक होती है और महाकुम्भ में लगभग 1.50 से 2.00 करोड़ यात्री यहाँ आते हैं। जिनमें से लगभग 30% यात्री नगरीय क्षेत्र में निवास करते हैं।

अतः मानक 150 लीटर प्रति व्यक्ति के स्थान पर कम से कम 200 लीटर प्रति व्यक्ति प्रति दिन मानक रखना इलाहाबाद नगर के लिए उचित है। यह भी आवश्यक है कि फर्लटिंग पॉपुलेशन का आकलन विस्तृत रूप से कर लिया जाय।

2. वर्तमान में जलापूर्ति के स्रोत यमुना नदी (60 से 80 मिलियन लीटर प्रतिदिन) एवं नलकूपों से 120 मिलियन लीटर प्रतिदिन से जल उत्पादन किया जा रहा है परन्तु जलापूर्ति के प्रति जनता में असन्तोष है। जो ग्रीष्म में वढ़ जाता है। जिसके निम्न कारण हैं–

1. यमुना नदी एवं नलकूपों के जलस्तर में भारी कमी। करेला बाग का वाटर पम्पिंग स्टेशन पर गर्मी में
2. कुँओं से जलापूर्ति पूरी तरह प्रभावित होती है।
2. नगर का क्षैतिज रूप से तेजी से विस्तार एवं भौगोलिक परिस्थितिया
3. अनियमित विद्युत आपूर्ति/ यात्रिक कठिनाइयाँ।
4. खुशरूबाग स्वच्छ जल पम्पिंग स्टेशन से सीधे बहुत बड़ी जनसंख्या को एक ही प्वाइंट से जल वितरण करना।
5. जनाक्रोश के कारण अल्पकालीन योजनाओं पर विशेष बल। केवल स्रोत बनाये गये, परन्तु जल वितरण नलिकाओं/ स्टोरेज क्षमता का विस्तार नहीं किया गया।

उपरोक्त को ध्यान में रखते हुए वर्ष 2001 एवं 2018 के प्रस्ताव निम्न प्रकार निर्धारित होने चाहिए।

1. करेलाबाग में यमुना नदीं पर इन्टकवेल का निर्माण। रॉ वाटर पम्पिंग प्लांट 15 किलो प्रतिमिनट -3 नग, CI राइजिंग मैन-750 मिली मीटर व्यास -2700 मीटर।

2. रानी मण्डी एवं स्वरूपरानी पार्क में नल पम्पिंग स्टेशन का निर्माण एवं उनको खुशरूबाग स्वच्छ जल पम्पिंग स्टेशन से भरने की व्यवस्था

3. वितरण प्रणाली -100 किमी

4. नलकूप -20 अदद

5. आर०सी०सी० सिरोपरि जलाशय- 10 अदद

6. सेग्रीगेशन ऑफ जोन खुशरूबाग

7. लीक डिटेक्शन/ बेस्ट प्रिवेन्शन, अवैधानिक जल संयोजन/ गृहों का सर्वे/ आदि।

अनुमानित लागत रु० 23.80 करोड़

वर्ष 2018 के लिए-मुख्य क्षेत्र जहाँ वृद्धि सम्भावित हो- नैनी, झूँसी, फाफामऊ, सुलेम सराय, करेली, इत्यादि। यह सभी क्षेत्र नल कूपों से आपूर्ति होंगे। (चित्र संख्या 3.9)

1. नलकूप

(क) नये कलकूप - 80 अदद

(ख) रिबोर नलकूप - 80 अदद

2. जल वितरण नलिका - 40 किमी०

3 शिरोपरि जलाशय - 3 नग

अनुमानित लागत - 25.00 करोड़

शासन/जलसंस्थान को आर्थिक कठिनाईयों को ध्यान में रखते हुए उपरोक्त धनराशि प्राप्त करने में बाध्य सहायता लेनी पड़ेगी और जल संस्थान की आर्थिक स्थिति बहुत अधिक सुधार करना पड़ेगा।

जल संस्थान की आर्थिक स्थिति निम्न कारणों से ठीक नहीं है।

1 उत्पादन लागत के अनुरूप जल मूल्यों का न होना।

2. वसूली एवं अन्य कार्यो में विभिन्न प्रकार के हस्तक्षेप

3. संगठनात्मक ढाँचे में कमियाँ आदि।

जनहित में जलसंस्थानों की प्राथमिकता आर्थिक स्थिति को सुधारने में होनी चाहिए और सामान्य संचालन एवं अनुरक्षण कार्यो से धीरे-धीरे अपने को दूर करते हुए मैनिटरिंग एवं सुपरवीजन पर ध्यान के केन्द्रीत करना चाहिए। इसमें प्राइवेट एजेन्सीज का पूरा प्रयोग न होना चाहिए।

उपरोक्त खर्चे सेजल संस्थान के ऊपर प्रतिवर्ष लागत 3.00 करोड़ का व्यय भार अतिरिक्त आयेगा। वर्तमान में जल संस्थान बिजली का केवल आंशिक रूप से भुगतान कर रहे है। जल संस्थान की आय बढ़ाने के लिए न्यूनतम जल मूल्यों की दरें जोकि वर्तमान में न्यूनतम 360 तक गृह कर निर्धारिण में रूपये 360/- प्रतिवर्ष एवं गृहकर निर्धारण रूपये 361 से 1000 तक के लिए रूपये 480/- प्रतिवर्ष है। की कम से कम बढ़ाकर रूपये 75%(रू 361/- 1000/ कर निर्धारण) करना पड़ेगा साथ ही साथ जल मूल्य की दर रु० 2/- प्रति हजार लीटर से बढ़ाकर रू० 2.50-3/- प्रति हजार लीटर करना होगा। इससे जल संस्थान की आय लगभग 3.50 करोड़ रूपये बढ़ेगी। शनैः शनै प्रति वर्ष जल संस्थान की अपनी जलमूल्य की दरों को संशोधित करना चाहिए।

सीवर व्यवस्था

माननीय अध्ययक्ष, 30 प्रदेश जल निगम की अनुपस्थिति के कारण श्री शंकर लाल जायसवाल, मुख्य नगर अधिकारी की टीम का लीडर एवं श्री बी०के०गुप्ता प्रबन्ध निदेशक उत्तर प्रदेश जल निगम को टीम का टीम लीडर चुना गया।

उत्तर प्रदेश जल निगम द्वारा प्रस्तुत पेपर में 1998 की जनसंख्या 10.66 लाख एवं वर्ष 2013 के लिए 15 30 लाख आंकी गई है। इस जनसंख्या द्वारा प्रयुक्त जल से जनित होने वाले सर्विज की मात्रा 159.92 एवं 226 32 मिलियन लीटर प्रतिदिन उपरोक्त वर्ष में आंकी गई है।

वर्तमान में नगर का मात्र 35% भाग सीवर से आच्छादित है और उचित जल की मात्रा लगभग 160 मिलियन लीटर प्रतिदिन है जिसके शोधन हेतु मात्र 60 मिलियन लीटर प्रतिदिन शोधन संयन्त्र बना हुआ है। इसके अतिरिक्त छः इण्टरमीडियट सर्विज पम्पिंग स्टेशन है 3 बहुत पुराने है और उनमें लगे हुए पम्प भी पुराने होने के कारण बदलने की आवश्यकता।

वर्ष 2001 से सम्बधिंत कार्य-प्रथम चरण

1. मोरगेट से अलोपीबाग तक 500 मि० मीटर व्यास 1950 मीटर।
2. अलोपीबाग से गऊघाट तक 900 मि० मीटर व्यास–3350 मीटर की राइजिंग मेन, अलोपीबाग पम्पिंग स्टेशन के पम्पिंग प्लांट बदलने सम्बन्धी कार्य आदि। लागत 396.70 लाख। नगर की सीवर लाइन की एक पूर्ण रूप सफाई एवं मरम्मत - रु० 271.24 लाख
3. अल्लापुर क्षेत्र में सीवर व्यवस्था एवं तत्सम्बन्धित कार्य रु० 1200.00 लाख
4. अशोक नगर, राजापुर, नेवादा, सिविल लाइन्स क्षेत्र में सीवर लाइन बिछाना एवं तत्सम्बधिन्त कार्य-1000.00 लाख कुल योग रु० 2867 94 लाख

   अर्थात रु० 28.68 करोड़

ार्ष 2013 के लिए (द्वितीय चरण)

शेष कार्य जो गऊघाट जोन, कटरा, तेलियरगंज, सुलेम सराय, नैनी क्षेत्रों में सीवर व्यवस्था, राइजिंग जोन, पम्पिंग स्टेशन, ट्रूटिमेन्ट प्लांट एवं तत्सम्बन्धी कार्य अनुमानित लागत रू० 140.87 रूपये

अर्थात रु० 141.00 करोड़

इतनी बड़ी धनराशि पर कर्ज पर व्याज देना जलसंस्था। के आर्थिक संशाधनों द्वारा किसी भी स्थिति में सम्भव नहीं है। अतः इस पर शत प्रतिशत अनुदान देना आवश्यक है।

संस्कृति पर्यटन एवं खेल-कूद

संस्कृतिः इलाहाबाद आदि काल से धर्म, दर्शन व संस्कृति का केन्द्र रहा है। प्रयाग राज की संस्कृतिक धरोहर का संरक्षण एवं प्रसाद उतना ही आवश्यक है जितना की नगर में समृद्धि सुख साधन एवं सम्पन्नता की व्यवस्था। यहाँ के दर्शनिय स्थल धार्मिक एवं संस्कृति भावनाओं से ओत-प्रोत है। यही कारण है कि हजारों वर्ष पूर्व से हुई कुम्भ तथा अर्द्धकुम्भ की परम्परा आज भी सजीव है और देश-विदेश से पर्यटक इस अवसर पर उपस्थित होते है और यहाँ (अनेकता में एकता) की भावना का समावेश दृष्टिगोचर होता है। अतः

1. उत्तर मध्य संस्कृतिक केन्द्र के कार्यक्रमों का फैलाव जन-जन तक और बढ़ाया जाय।

2. प्रयाग संगीत समिति, इलाहाबाद विश्वविद्यालय, हिन्दुस्तान एकेडमी, व हिन्दी साहित्य सम्मेलन आदि संस्थाओं में सांस्कृतिक गति विधियाँ तेज की जाय तथा इनका भी एक निर्धारित वार्षिक कैलन्डर हो ताकि पर्यटकों को पूर्ण सूचना रहे कि किस माह में इलाहाबाद आगमन पर उसे कौन से दर्शनीय अवसर मिल जाते हैं।

3. (त्रिवेणी महोत्सव) का महत्वपूर्ण आयोजन प्रतिवर्ष महाशिवरात्रि के अवसर पर आयोजित किया जाय उसकी सीमित में जिला प्रशासनिक अधिकारियों के अतिरिक्त जनप्रतिनिधियों को भी सम्मिलित किया जाय और शासन से सहायता प्राप्त एवम् शासको स्थायी रूप दिया जाय।

4. सांस्कृतिक गौरव संस्थान जो नगर के प्रबुद्ध अनुभवी नागरिकों का संगम है, को सुदृंढ कराया जाये।

पर्यटन विकास

1. सर्वप्रथम, एक जिला पर्यटन निधि स्थापित की जाये।

2. तत्पश्चात् एक जिला पर्यटन सीमित गठित हो जिसमें निर्वाचन प्रतिनिधियों, अधिकारियों के साथ-साथ विभिन्न सांस्कृतिक गतिविधियों से सम्बन्द्ध व्यक्तियों को भी सम्मिलित किया जाय।

3. पर्यटक वाराणसी बहुत आते हैं, यदि इलाहाबाद को वाराणसी से पर्यटन हेतु सम्बन्ध किया जाये तो पर्यटक दोनों स्थान देखना चाहेंगे।

4. एक ऐसा पर्यटक निवास विकसित हो, जहाँ बच्चों के लिए भी मनोरंजन की व्यवस्था हो। साथ ही रेल विभाग में उपलब्ध डारमिट्री का पर्यटकों के लिए उपयोग कराया जाये तथा उत्तर प्रदेश पर्यटन द्वारा "रैन बसेरा" का निर्माण हो और इसी प्रकार का "रैन बसेरा" इलाहाबाद विकास प्राधिकरण भी निर्मित करा ले।

5. "ट्रेवेल एजेन्सी" तथा "गाइड" जो उत्तर प्रदेश पर्यटन द्वारा पंजीकृत हो, की व्यवस्था इलाहाबाद में कराई जाये।

6. वार्षिक माघ मेला हेतु, बाँध के इस ओर, स्थायी व्यवस्था राज्य सरकार द्वारा कर दी जाये ताकि प्रत्येक वर्ष का खर्चा कम हो जाये।

7. इलाहाबाद को सभी प्रादेशिक राजधानियों से सीधी ट्रेनों से जोड़ दिया जाय। विशेष रूप से "शताब्दी ट्रेन यथाशीघ्र प्रारम्भ कर दी जाये।

8. उत्तर प्रदेश पर्यटक द्वारा निर्मित होने वाला यात्री निवास अरैल में न बनकर शहर की ओर, स्टेशन के निकट निर्मित है।

9. पर्यटन से सम्बन्धित इलाहाबाद के सभी धार्मिक, ऐतिहासिक व सांस्कृतिक स्थलों की पूर्ण सूचना की एक सचित्र पुस्तिका उत्तर प्रदेश पर्यटन विभाग द्वारा प्रकाशित है।

10. रेलवे स्टेशन पर पर्यटकों को पूर्ण जानकारी प्रदान करने हेतु एक सूचना-बूथ व स्टाल निर्मित किया जाये।

11. बौद्ध स्थलों में कौशाम्बी को भी सम्मिलित किया जाय और वहाँ विशेष रूप से साधना केन्द्र, यात्री निवास, पेयजल एवं विद्युत, आदि की समुचित व्यवस्था की जाय।

खेलकूद

1. खेलकूद को उच्च वरीयता प्रदान की जाय ताकि खिलाड़ियों का उत्साह वर्धन हो। गर्व का विषय है कि इण्लैण्ड तथा हंगरी जाने वाली जिमनास्टिक के सभी बालक इलाहाबाद के है।

2. इलाहाबाद में दो स्टेडियम निर्मित हो, प्रत्येक में 500 खिलाड़ियों के खेल-कूद की व्यवस्था हो क्योंकि वर्तमान स्टेडियम माननीय उच्च न्यायालय के आदेशानुसार वहाँ से हटाया जाना है।

3. इलाहाबाद विकास प्रधिकरण द्वारा प्रत्येक एक वर्ग किमी के क्षेत्र में छोटे-बड़े खेल के मैदान एवं पार्क निर्मित करायें जायें।

4. केन्द्रीय मानव संसाधन मंत्रालय की समिति ने खेल-कूद को पृथक विषय के रूप स्वीकार किया है जिसको विद्यालयों में लागू किया जाय।

5. लूकर गंज में चुनी गई "साईट" पर ऐथलेटिक व फुटबाल स्टेडियम विकसित किया जाय।

6. महिलाओं के लिए एक पृथक "स्पोर्टस कालेज" को स्थापना कराई जाये जिसमें 5-6 खेलों के साथ पढ़ाई की भी समन्वित व्यवस्था हो। इसके लिये झूँसी में 4-5 एकड़ का स्थान चुन लिया गया है, इसी के अंतर्गत एक योग केन्द्र भी विकसित किया जाय।

7. म्योहाल के अतिरिक्त एक अन्य स्पोर्टस काम्पलेक्स का विकास, जिसका क्षेत्रफल 50x30 मीटर तथा जिसकी 500 दर्शकों की हो, निर्मित कराया जाये।

8. इलाहाबाद में बैडमिंटन में राष्ट्रीय स्तर पर योगदान दिया है किन्तु मँहगी "शटल-काक" के कारण खिलाड़ियों को कठिनाई आ रही है। इनको सब्सीडाइज्ड दामों पर शटल काक उपलब्ध कराई जाय।

9. जल खेल-कूद के लिए इलाहाबाद में अत्यधिक सम्भावनायें हैं। इसका केन्द्र अरैल के स्थान पर यमुना तट पर ही मिन्टो पार्क और बलुआघाट के बीच चयनित किया जाय।

10. खेल-कूद एसोशियसन को उत्साहित कर उनकी संख्या बढ़ाई जाये तथा नगर निगम आदि के खेल-कूद निधि का उपयोग, इस कार्य के प्रोत्साहन के लिए भी, किया जाय।

अंत में सीमित का विषय है कि प्रयाग की गौरवशाली सांस्कृतिक तथा दार्शनिक धरोहर का संरक्षण तथा प्रसार हो। पर्यटन, खेल-कूद तथा रंगमंच को बढ़ावा मिले, सत्ता की संस्कृति के स्थान पर संस्कृति की सत्ता का वर्चस्व हो। नगर बौद्धिक दृष्टि से भी सम्पन्न हो। प्रगति उन्मुख प्रधान मंत्री माननीय अटल बिहारी जी के शब्दों में "तेरा वैभव अमर रहे माँ, हम दिन चार रहें न रहें"।

इलाहाबाद सिविल लाइन्स क्षेत्र के विकास पर गठित उप समूह के सुझावों

1. अंग्रेजों द्वारा कलकत्ता के चौरंगी क्षेत्र के बाद इलाहाबाद का सिविल लाइन्स दूसरा ऐसा नगर था जिसका सुनियोजित विकास एक नियोजित ले आउट बनाते हुए आज से 150 साल पूर्व किया था। इस प्रकार यह भारत के सबसे पहले नियोजित शहरों में से एक है। इसमें काफी चौड़ी सड़कें हैं और सभी सड़कें एक दूसरे से 90° के कोण पर जुड़ती हैं तथा 2-3 एकड़ के बड़े प्लाट बने हुए हैं जिसमें आलीशान बंगले है और काफी हरियाली है। इस प्रकार शहर के इस हिस्से को संरक्षित किया जाना आवश्यक है।

2. सिविल लाइन्स के वर्तमान स्वरूप को ज्यादा से ज्यादा समय संरक्षित रखने के लिए इस हिस्से का जोनल प्लान महायोजना के अन्तर्गत बनाया जाना उचित होगा जिसमें सड़कों के स्वरूप, गाड़ियों के पार्किंग स्थल, हरियाली सुरक्षित रखने के उपाय तथा इस क्षेत्र के व्यवसायिक व आवासीय क्षेत्रों की मुख्य सड़कों एवं भवनों के रंग व डिजाइन में एकरूपता लाने हेतु नियम बनाया जाय तथा उसका अनुपालन सुनिश्चित किया जाय। अभी यह नया विकसित होता हुआ जा सकता है और आसान भी होगा।

3. सिविल लाइन्स क्षेत्र का मुख्य व्यावसायिक क्षेत्र "वाहन विहीन क्षेत्र" के रूप में बनायें जाने के लिए नियम बनाये जाने की आवश्यकता है और ऐसे क्षेत्र में वाहनों के प्रवेश पर जुर्माना आदि किया जा सकता है ताकि प्रदूषण से बचा जा सके। इसके साथ ही साथ सिविल लाइन्स के व्यवसायिक क्षेत्र के चारों किनारों पर पर्यात पार्किंग स्थल निर्धारित करना होगा ताकि वाहन वहाँ पार्क करके लोग पैदल आ जा सकें।

4. सिविल लाइन्स क्षेत्र अपनी प्राकृतिक हरियाली के लिए मशहूर है, अतः इसे बचाये रखने के लिए इस क्षेत्र में हरे-भरे पेड़ों को काटने सम्बन्धी नियम सामान्य से ज्यादा कठोर बनाया जाना चाहिए। जिससे यहाँ के पेड़ काटना कठिन हो जाये और प्रक्रिया काफी दुरूस्त बनी रहे, ऐसी स्थिति में ही यहाँ की हरियाली लम्बे समय तक बचाया जा सकता है। इसके अतिरिक्त दूसरा उपाय यह भी किया जा सकता है कि यहाँ के भू-स्वामियों को उनके प्लाट के क्षेत्रफल के अनुपात में पेड़ लगवाने सम्बन्धी नियम जोनल प्लान में कर दिया जाये ताकि हरियाली सुरक्षित रह सके। पेड़ न लगवाने पर जुर्माना लगाने की कार्यवाही भी होनी चाहिए।

5. इस क्षेत्र की सुन्दरता और एक रूपता बनाए रखने के उद्देश्य से विभिन्न सड़कों पर दुकान और भवनों के डिजाइन प्रोजेक्शन एक ही प्रकार के हों तथा अलग-अलग गलियों में अलग-अलग रंग योजना लागू की जाय।

6. पी०डी० टण्डन पार्क का एतिहासिक महत्व है, परन्तु यह उपेक्षा का शिकार हो रहा है। अतः इसके संरक्षण, रख रखाव व सुन्दरीकरण की व्यवस्था की जानी चाहिए।

7. व्यावसायिक क्षेत्र में जनसामान्य की सुविधा के लिए मूत्रालय तथा शौचालय स्थापित किया जाना आवश्यक है तथा इसकी देख-रेख "सुलभ" जैसी संस्थाओं को दिया जाना चाहिए।

8 शान्ति व कानून व्यवस्था के बढ़ते हुए खतरों को देखते हुए व्यावसायिक क्षेत्रों में पुलिस बूथ व वायरलेस सेट युक्त मोबाइल यहॉ हर समय तैयार रहें ताकि कोई अवांछित घटना न हो और यदि हो तो उस पर तत्काल प्रभावी कार्यवाही हो सके।

9. बिजली के खम्भे सड़कों में अतिक्रमण को बढ़ावा देते है अतः इन्हें हटाकर बिजली के तार भूमिगत कर दिये जाये ताकि सड़कों की चौड़ाई बढ़ सके और आवागमन में सुविधा हो।

10. चूँकि सड़के और पटरियाँ सिविल लाइन्स में काफी चौड़ी हैं। अतः पटरियों पर एक लाइन छायादार तथा दूसरी लाइन शोभादार वृक्ष लगवा दिये जाये जिससे इन सड़कों की खूबसूरती और बढ़ जाये।

11. सिविल लाइन्स के बंगलों के आउट हाउसेज में सागरपेशा लोग रहते हैं और उनकी संख्या बंगले के निवासियों की संख्या से ज्यादा है अतएव जब कभी बंगलों की भूमि का विभाजन हो उस समय उनके लिए आवास हेतु स्थान सुरक्षित रखा जाय या सिविल लाइन्स में कुछ स्थानों पर उनके लिए आवासिय कालोनियाँ बना दी जाये ताकि उनको बाहर विस्थापित न होना पड़े। सागरपेश लोग पीढ़ियों से मुख्य बंगलों का हिस्सा रहे हैं और उन्होंने उनकी सेवा की है अतः उनकी ओर ध्यान अवश्य दिया जाना चाहिए।

12. सरोजनी नायडू मार्ग तथा थार्नहिल रोड जहाँ पर सरकारी कार्यालय स्थापित है दिन के समय बहुत सारी गुमटी व ठेले इक्ट्ठे हो जाते हैं और ट्रैफिक आवागमन में कठिनाइयाँ होती हैं। ऐसे स्थानों पर स्थित चौड़ी सड़क की पटरियों पर दुकानें बना कर उनको आवंटित कर दी जाय ताकि कार्यालयों में काम करने वाले हजारों लोग साफ सुथरी व अच्छी दुकानों पर बैठ कर चाय पानी खाने का लाभ उठा सके और ठेलों के कारण सड़क पर अनावश्यक बाधा न उत्पन्न हो सके।

13 अवारा पशुओं के कारण कई बार दुर्घटनायें हो जाती हैं। अतः यह सुझाव आया कि सिविल लाइन्स को "कैटिल फ्री जोन" बना दिया जाय और यहाँ पर नगर महापालिका अधिनियम के अन्तर्गत आवारा पशुओं को बन्द करने के कानून का पालन सख्ती से किया जाय।

14. सड़कों के किनारे व दुकानों की संख्या दिनो-दिन बढ़ती जा रही है और ये लोग सड़कों के किनारे ही अपना व्यवसाय करते हैं जो कि स्पष्ट रूप से सार्वजनिक भूमि पर अतिक्रमण में आता है। इन अतिक्रमणों के विरुद्ध कानूनी रूप से कार्यवाही की जानी चाहिए तथा यदि सम्भव हो तो ऐसे गैरेजों व गाड़ियों की मरम्मत वाली दुकानों को मुख्य व्यावसायिक केन्द्र से हटाकर अन्यत्र कर दिया जाय क्योंकि ये काफी जगह घेरती हैं और आवागमन में बाधा उत्पन्न करती हैं।

15. एम०जी० मार्ग पर स्थित रोड वेज बस अड्डे को भी स्थानान्तरित करने का सुझाव भी आया कि सिविल लाइन्स में किसी प्रकार की बस चाहे सरकारी हो अथवा निजी टेम्पो व भारी वाहन के प्रवेश पर प्रतिबन्ध लगाया जाय।

16. सिविल लाइन्स में सरकार की फ्री होल्ड पालिसी के कारण 2-3 एकड़ वाले बड़े बंगलों के विभाजन होकर छोटे-छोटे प्लाटों के बिना इलाहाबाद विकास प्राधिकरण से ले आउट पास कराय, विक्रय हो रहे हैं और अनियोजित ढंग से विकास हो रहा है। इस क्षेत्र में प्लाटों की रजिस्ट्री पर तब तक रोक लगायी जाय जब तक भू-स्वामी अपने प्लाट के भू-विभाजन का ले-आउट प्राधिकरण से पारित नहीं करा लेता।

चौक का विकास

माननीय उच्च न्यायालय के न्यायमूर्ति श्री मारकण्डेय काटजू के निर्देश पर इस विषय पर भी उप समूह में चर्चा हुई। इलाहाबाद का चौक क्षेत्र बहुत घना बसा हुआ है। इसमें पर्याप्त पार्किंग के स्थान नहीं हैं, सड़के अतिक्रमण के कारण सरकारी हो गयी हैं। जिसके कारण रोड जाम समय-समय पर होता रहता है और आवागमन में दिक्कतें होती हैं। इसके सुधार हेतु निम्न सुझाव दिये गये हैं:—

1. पार्किंग की समस्या के निराकरण हेतु प्रतिभागियों द्वारा यह सुझाव दिये गये कि मोहम्मद अली पार्क के पास किसी स्थान पर एक अण्डर ग्राउण्ड पार्किंग व्यवस्था बना दी जाय।

2. यह बताया गया कि सड़क के किनारे पेवमेन्ट पर दुकानदारों द्वारा शेड लगा दिये गये है और ऊपर बारजा बढ़ा दिये गये हैं। इस प्रकार सड़कों पर अतिक्रमण से पटरिया संकुचित हो गई हैं ऐसे अतिक्रमणों को हटाया जाना चाहिए ताकि पैदल चलने वाले नागरिकों को सुविधा हो सके।

3. खुशरूबाग के पास राज्य परिवहन निगम का बस अड्डा है जो सड़क के किनारे है और अधिकतर यहाँ सड़क जाम रहता है जिसे यहाँ से शिफ्ट कर दिया जाय। इलाहाबाद विकास प्राधिकरण द्वारा बताया गया कि इस सम्बन्ध में नेहरू पार्क के समीप स्थल चिह्नित कर दिया गया है और इसके शिफ्ट करने की कार्यवाही की जा रही है।

4. चौक क्षेत्र में ट्रॉफिक प्रबन्ध पर विशेष ध्यान दिया जाना है और जहाँ तक हो सके कुछ क्षेत्र में "वन-वे ट्रॉफिक" लागू कर दिया जाये। और उनका इनफोर्समेन्ट शक्ति से किया जाना उचित होगा।

इलाहाबाद सिविल लाइन्स क्षेत्र का विकास

इलाहाबाद नगर पवित्र गंगा यमुना एवं अदृश्य सरस्वती के संगम पर स्थित एक अत्यन्त महत्वपूर्ण पौराणिक शहर है। इस शहर का धार्मिक महत्व यहाँ प्रत्येक वर्ष जाड़े में होने वाला माघ मेला एवं बारह वर्ष पर होने वाला कुम्भ मेला तथा छः वर्ष पर होने वाला अर्द्धकुम्भ मेले में देखा जा सकता है। कुम्भ मेला एवं अर्द्धकुम्भ मेले में न देश के कोने-कोने से व्यक्ति आते हैं बल्कि विदेशी पर्यटक भी विश्व के इस विशालतम जनसमूह को देखने के लिए आकर्षित होते हैं। संगम क्षेत्र के अतिरिक्त इलाहाबाद में मुगल कालीन किला, खुशरूबाग, आनन्द भवन, उच्च

न्यायालय, इलाहाबाद विश्वविद्यालय आदि हैं। इलाहाबाद नगर का सिविल लाइन्स क्षेत्र ब्रिटिश काल से ही एक सुन्दर ले आउट से बसा क्षेत्र रहा है, यहाँ पर महत्वपूर्ण चौड़े मार्ग यथा महात्मा गाँधी मार्ग, थार्नहिल रोड, हेस्टिंग रोड (न्यायामार्ग), सरदार पटेल मार्ग एवं बेली रोड तथा कमला नेहरू रोड आदि हैं। इसके अतिरिक्त पूरब, पश्चिम एवं उत्तर दक्षिण दिशाओं में कई छोटे मार्ग भी हैं।

सिविल लाइन्स क्षेत्र से ही सटा हुआ पूरब तरफ लगभग 150 एकड़ में हरा-भरा अल्फ्रेड पार्क है सिविल स्टेशन क्षेत्र पश्चिम तरफ कैन्टोमेंट बोर्ड क्षेत्र से तथा उत्तर तरफ कैन्टोमेन्ट बोर्ड क्षेत्र से मूल रूप से जुड़ा हुआ था परन्तु अब उत्तर तरफ राजापुर एवं कटरा क्षेत्र विकसित हो चुके हैं इस प्रकार सिविल स्टेशन क्षेत्र पूरब तरफ किला क्षेत्र के कैन्टोमेन्ट बोर्ड से जुड़ा हुआ था, परन्तु अब बीच में जार्ज टाउन, सोहबतिया बाग, बैरहना आदि मुहल्ले भी विकसित हो चुके हैं इस प्रकार वर्तमान सिविल लाइन्स क्षेत्र पश्चिम में उच्च न्यायालय पूर्व में अल्फ्रेड पार्क दक्षिण में नवाब यूसुफ रोड एवं उत्तर में थार्नहिल रोड को ही माना जा सकता है।

वर्तमान स्वरूपः- ब्रिटिश काल के सिविल स्टेशन क्षेत्र सुन्दर सड़कों के नेटवर्क से जुड़ा बड़े-बड़े बंगलों के रूप में स्थित था। यह भूमि नजूल भूमि रही है और अंग्रेजों के भारत छोड़ने के साथ यह भूमि पट्टे पर लोगों को दी गई। अधिकांश पट्टे नब्बे वर्ष की अवधि के लिए दी गई जिसकी अवधि भी 1960 से 1970 के बीच समाप्त हो गई। कालान्तर में मा० स्वोंच्च न्यायालय के आदेशानुसार इनके नवीनीकरण का भी आदेश दिया गया। अब उ०प्र० सरकार के निर्देशानुसार इन नजूल भूखण्डों को फ्रीहोल्ड में भी परिवर्तित करने का कार्य प्रारम्भ हुआ कुछ बंगले फ्री होल्ड में परिवर्तित हो चुके हैं परन्तु कालान्तर में मा० स्वोंच्च न्यायालय द्वारा स्थगन आदेश देने के कारण यह कार्य ठप पड़ा हुआ है।

स्वतंत्रता प्राप्ति के बाद यद्यपि सिविल लाइन्स क्षेत्र का विकास बहुत धीमी गति से हुआ है, फिर भी महात्मा गाँधी मार्ग पर गिरजाघर चौराहे से पूर्व तरफ हनुमान मन्दिर तक का क्षेत्र कामर्शियल एवं कार्यालय के रूप में विकसित हुआ है। उत्तर दक्षिण जाने वाले सरदार पटेल मार्ग नवाब युसूफ रोड से लेकर वर्तमान जी०टी० रोड (पुराना कानपुर रोड) इस व्यवसायिक क्षेत्र के रूप में प्रयुक्त हो रहा है। इन मुख्य मार्गो के सामान्तर स्थित अन्य मार्गो पर भी अब धीरे-धीरे व्यवसायिक गतिविधियाँ प्रारम्भ हो रही हैं। कुछ विगत वर्षो से इलाहाबाद विकास प्राधिकरण द्वारा निर्मित इन्दिरा भवन तथा संगम प्लेस के नाम से एक प्राइवेट बहुमंजली इमारत अस्तित्व में आ चुकी है। अन्य इमारतें एक मंजिल अथवा दो मंजिला हैं। इस आवासिय भाग में बड़े-बड़े बंगले स्थित हैं। इन बंगलों में लगे वृक्षों के चतुर्दिक के कारण ही सिविल लाइन्स का क्षेत्र हरा भरा क्षेत्र है परन्तु जनसंख्या के बढ़ते दबाव, भूमि के बढ़ते मूल्य, परिवार के विघटन, फ्रीहोल्ड की नीति एवं भू-विक्रय मूल्य से अच्छे धन की प्राप्ति की आशा के कारण सिविल लाइन्स क्षेत्र के बड़े-बड़े बंगलों का स्वरूप अब परिवर्तित होकर छोटे-छोटे टुकड़ों में होता जा रहा है। जहाँ पर व्यवसायिक आवासीय निर्माण प्रारम्भ हो चुका है। बड़े भूखण्डों के विभाजन के फलस्वरूप वृक्षों की कटान भी हो रही है और सिविल लाइन्स क्षेत्र अपने मशहूर हरियाली का स्वरूप धीरे-धीरे खोता जा रहा है। (मानचित्र संख्या 3.1)

विकास

समय की गति के साथ बंगलों के स्वरूप में परिवर्तन हो रहे हैं और पुराने भवन कला के स्थान पर आधुनिक भवन कला से सुसज्जित निर्माण अस्तित्व में आ रहे हैं। परन्तु इसी के साथ इन पुराने बंगलों में सैकड़ो वर्ष से रह रहे सागर पेशा निवासियों को सुनियोजित ढंग से बसाने की आवश्यकता है अन्यथा सिविल लाइन्स क्षेत्र एक 'स्लम' क्षेत्र के रूप में शहर के अन्य मुहल्लों की भाँति विकसित हो जायेगा।

समस्यायें एवं समाधान

इलाहाबाद के सिविल लाइन क्षेत्र के स्वरूप को बनाये के लिए निम्न समस्याओं की तरफ दिये जाने की आवश्यकता है।

1. बढ़ती जनसंख्या के अनुरूप महात्मा गॉधी भारी एवं सरदार पटेल मार्ग तथा इसके सामान्तर की सड़कों पर भविष्य की बाजार की रूपरेखा एवं भवन डिजाइन आदि तय करना होगा।

2. इस क्षेत्र की हरियाली को बनाये रखने हेतु प्रयास करना है यदि आवश्यक हो तो तदनुसार कानून बनाना होगा।

3. सड़क की पटरियों के किनारे अतिक्रमणों से बचाने के लिए उसकी रूप-रेखा तय करना इसमें सुन्दर पटरी, पार्किंग का विकास एवं फव्वारों आदि की व्यवस्था हो सकती है।

4. सिविल लाइन्स क्षेत्र की मुख्य बाजार को बढ़ते वाहनों के प्रदूषण से मुक्त करने के लिए वाहन फ्री जोन बनाना। इस कार्य हेतु सिविल लाइन्स मुख्य बाजार के इर्द-गिर्द कुछ स्थानों पर पार्किंग की स्थाई व्यवस्था करनी होगी। इस पार्किंग के स्वरूप वित्त तथा रख-रखाव आदि की भी व्यवस्था करनी होगी।

5. मुख्य सड़कों को किनारे एवं उनके सामान्तर पीछे की सड़कों पर भी भवनों की एक रूपता, डिजाइन का निर्धारित करना बहुमंजिली भवनों के सम्बन्ध में भी उनके स्वरूप साइज आदि का निर्धारण करना।

6. सार्वजनिक भूमि पर किसी तरह के अस्थाई परमिट आदि की व्यवस्था को नगर निगम द्वारा समाप्त किया जाना।

7. उचित जलापूर्ति तथा ड्रेनेज एवं सीवर की व्यवस्था करना ताकि अति वृष्टि के समय भी जल भराव की स्थिति उत्पन्न न हो।

8. सड़कों के किनारे एक तरह के वृक्षों का वृक्षारोपण तथा सिविल लाइन्स मुख्य बाजार आने वाले विभिन्न भागों के किनारे सजावटी पौधों का पोषण एवं उनके उचित रख-रखाव की व्यवस्था। प्रमुख चौराहे पर मूर्तियों, फव्वारों के साथ पार्कों का विकास।

9. पी०डी० टण्डन पार्क का सुनियोजित विकास करना ताकि इस एतिहासिक पार्क मे चुनाव आदि के समयजन- सभाओं का आयोजन किया जा सके, और सामान्य आकर्षित पार्क के रूप में प्रयुक्त हो सके।

10 स्थान-स्थान पर सार्वजनिक सुविधाओं यथा सार्वजनिक प्रसाधन, पेयजल, टेलीफोन बोथ आदि की व्यवस्था करना।

11. सुरक्षा के लिए मुख्य बाजार के चारो ओर वायरलेस सेट युक्त पुलिस चौकी की व्यवस्था तथा मुख्य सिविल लाइन्स चौराहे पर भी इसी प्रकार की व्यवस्था।

12. सुन्दर स्ट्रीट लाइट तथा उचित विद्युत आपूर्ति की व्यवस्था।

13. पूरे सिविल लाइन्स क्षेत्र के एकीकृत प्रशासन हेतु किसी एक विभाग को नोडल विभाग के रूप में विकसित करना और अन्य विभागों द्वारा वांछित सहयोग की व्यवस्था करना।

14. प्राइवेट भवनों के परिसर में भी एक तरह के सजावटी पौधों के वृक्षारोपण की व्यवस्था तथा बड़े बंगलों में पारम्परिक वृक्षों यथा नीम, पीपल, आम, अमरूद एवं इमली आदि के वृक्षारोपण की व्यवस्था।

15. भवनों के एक तरह के रंग के प्रयोग करने की व्यवस्था।

16. सिविल लाइन्स क्षेत्र से होकर गुजरने वाली जी०टी०रोड का अन्यत्र स्थानांतरित करने की व्यवस्था एवं जब तक यह कार्य न हो सके तब तक सड़कों को इस प्रकार से चौड़ा करना कि यातायात सुगमता पूर्वक चल सके और रोड पर किसी तरह की जाम आदि न हो सके।

17. दुकानों एवं भवनों के डिजाइन एवं प्रोजेक्शन में एकरूपता।

18. बिना इलाहाबाद विकास प्राधिकरण से ले आउट/सबडिवीजन स्वीकृत हुए भूखण्डों की रजिस्ट्री पर प्रतिबंध आवासिय भूखण्डों की न्यूनतम साइज 200 वर्गमीटर से कम नहीं होनी चाहिए।

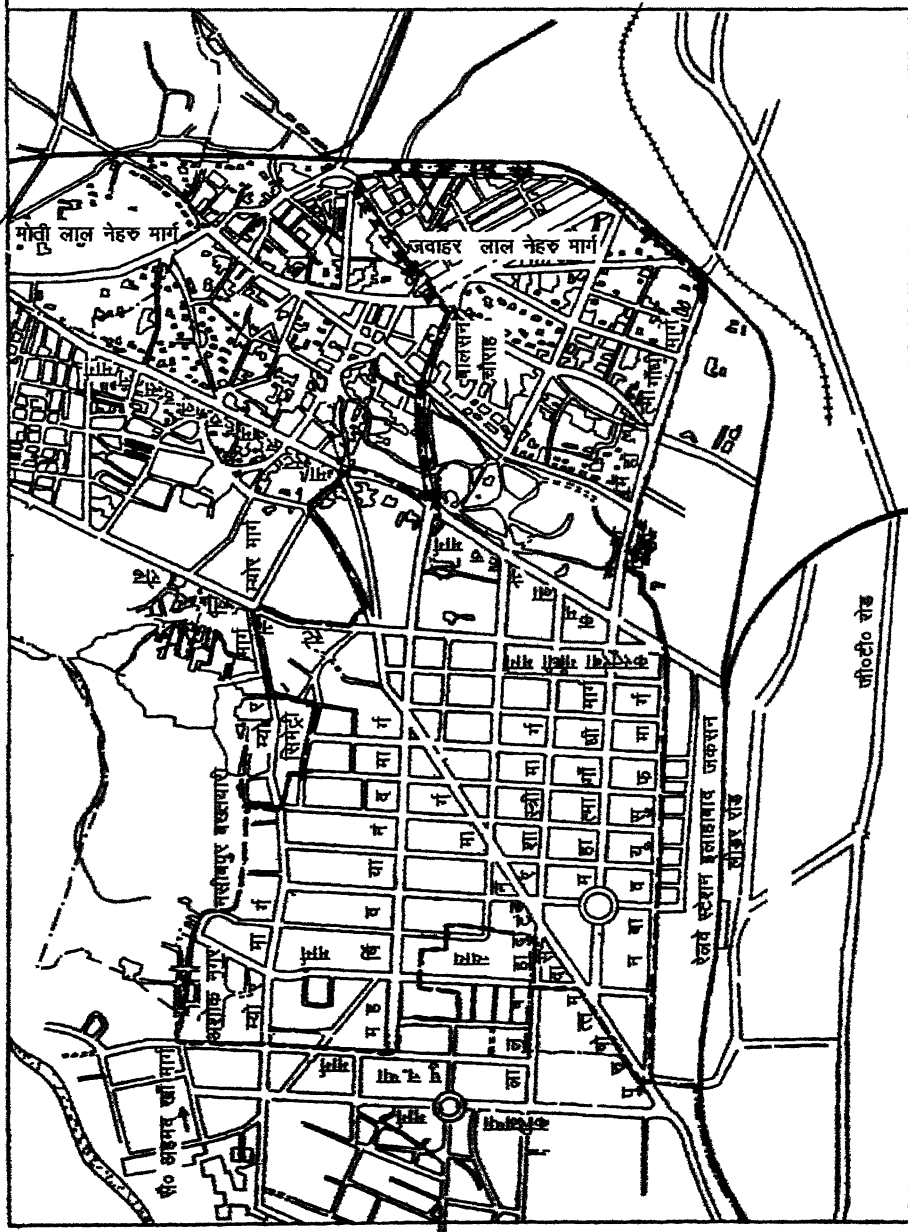
19. नियमित रूप से सड़कों की धुलाई की व्यवस्था।

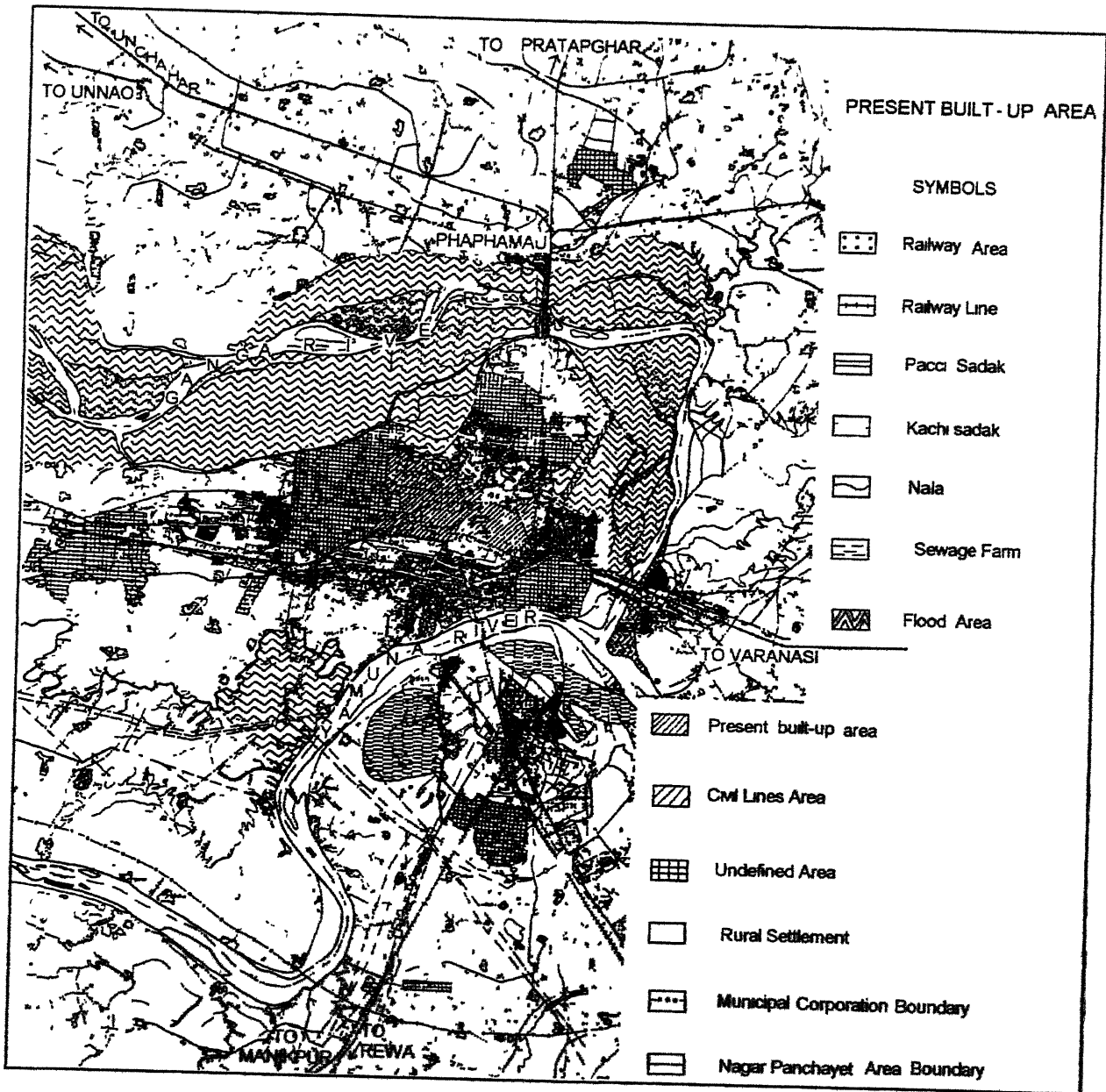
20. नियमित रूप से सड़कों के लिए सफाई की व्यवस्था एवं एक स्थाई गैंग इस कार्य के लिए तैनात रखना।

21. आटो मोबाइल्स क्षेत्र की दुकानों को किसी एक क्षेत्र पर विकसित करने की व्यवस्था तथा सड़क में स्थान-स्थान पर मोटर गैरेज को बंद करना। इसके लिए यदि आवश्यक हो तो मास्टर प्लान में कुछ विशेष सड़कों पर ही आटोमोबाइल्स एवं गैरेज के व्यवसाय की अनुमति प्रदान की जाय।

22. गुमतियों, ठेलों आदि को मुख्य सड़कों पर प्रतिबन्धित करना।

23. दुकानों के खुलने एवं बन्द करने का समय निर्धारित करना।

24. शहर में किसी एक क्षेत्र में सागर-पेशा निवासियों के बसने की व्यवस्था करना।

मानचित्र संख्या 3.10

इलाहाबाद का वर्तमान भू-उपयोग क्षेत्र

मानचित्र संख्या 3.11

25. सिविल लाइन्स क्षेत्र के रोड वेज बस स्टेशन एवं प्राइवेट बस स्टेशन को महात्मा गाँधी मार्ग पर मेडिकल कालेज चौराहे के आगे स्थानांतरित करना। इसी प्रकार लखनऊ रोड एवं कानपुर रोड पर भी व्यवस्था।

26. टैम्पो तथा अन्य वाहनों का मार्ग एक दिशा में निर्धारित करना, ताकि यातायात सुगमतापूर्वक चल सके और किसी सड़क पर जाम न लग सके। इसके लिए नवायुसूफ रोड, सरोजनी नायड मार्ग, जी०टी०रोड तथा बेलीरोड को सम्मिलित करते हुए चौड़े रिंग रोड का निर्माण किया जा सकता है तथा स्थान-स्थान से अन्दर आने वाली सड़कों पर एक सीमा के पूर्व वाहनों को रोकने तथा पार्किंग की व्यवस्था।

27. कियास्क का स्वरूप एवं व्यवस्था।

28. चाट, पान, आदि गतिशील दुकानों की व्यवस्था।

उपरोक्त कार्यो को सुचारू रूप से संचालित करने के लिए आवश्यक इनफ्रास्ट्रक्चर के विकास के उपरान्त इलाहाबाद प्राधिकरण, नगर निगम, जल संस्थान, विद्युत, टेली कम्यूकेशन, पुलिस, सार्वजनिक निर्माण विभाग आदि के समन्वित करते हुए एक व्यवस्था बनानी होगी, ताकि विकसित सुविधाओं में व्यवधान आने पर उनका तत्परतापूर्वक निदान हो सका। नागरिकों की भी एक सीमित उक्त विभागों के साथ उचित तालमेल रखते हुए समय-समय पर अपने सुझाव देने तथा योजनाओं के क्रियान्वयन में सहयोग देने के लिए गठित की जा सकती है।

वाटर स्पोर्टस काम्पलेक्स

इलाहाबाद $25^{0}30^{0}$ से $81^{0}55$ पूर्व में समुद्र तल से 103.63 मीटर की ऊँचाई पर गंगा, यमुना एवं सरस्वती के संगम पर स्थित है जिसमें भारतीय जनता के जीवन में भाग्य एवं संस्कृति में बहुत ही अधिक योगदान दिया है। यह एक प्राचीन एवं धार्मिक शहर है जो अतीत की यादों को संजोये हुए अलग पहचान देता है इसकी शानदार पवित्रता ने देश के सभी भागों की विशाल जनता को आकर्षित किया है। धार्मिक पवित्रता के कारण इस शहर ने तीर्थ के केन्द्र के रूप में लाभ दिया है और विश्व में सबसे अधिक मानव की भीड़ एकत्र करने वाला माघ मेला प्रत्येक वर्ष यहाँ लगता है।

नदियों के पवित्र प्रभाव के अतिरिक्त विगत कुछ वर्षो में यमुना नदी के किनारे यमुना का स्वच्छ जल उपलब्ध हुआ है। इस रिपोर्ट में हम एक वाटर स्पोर्टस काम्पलेक्स स्थापित करने हेतु कारण प्रस्तुत करते हैं जो जल क्रिया के विकास के अतिरिक्त भारतीय खेल प्राधिकरण के लिए प्रशिक्षिण केन्द्र भी होगा ऐसे क्षेत्र में जो पहले से ही अधिक लोकप्रिय है। स्पोर्टस काम्पलेक्स की स्थापना शहर की पर्यटन क्षमता को बढ़ायेगा।

यह भी उल्लेखनीय है। इलाहाबाद विकास प्राधिकरण ने वर्ष 1993 में यमुना नदी के नेहरू घाट पर एक नोट क्लब काम्पलेक्स के निर्माण के लिए धन उपलब्ध कराया। कार्य धीरे-धीरे प्रगति पर था परन्तु वर्ष 1996 में सैनिक अधिकारियों ने इसे पूरी तरह बन्द करा दिया इस प्रकार के हस्तक्षेप को ध्यान में रखते हुए यह सुझाव दिया

जाता है कि स्पोर्टस काम्पलेक्स अरैल की तरफ नदी के दूसरे किनारे पर स्थापित किया जा सकता है। यह नया स्थान एक उपयुक्त स्थान होगा जिसके तीन लाभ होंगे :

(1) वर्तमान में स्थित यमुना नदी किनारा एक प्राकृतिक स्टेडियम की भाँति कार्य करेगा।

(2) प्रस्तावित स्थल प्रस्तावित यमुना ब्रिज के शुरुआती स्थल पर होगा।

(3) यह भारतीय नदी जल मार्ग प्राधिकरण द्वारा प्रस्तावित कारगी शिपिंग स्थल के नजदीक होगा।

यमुना नदी

यमुना नदी टेहरी गढ़वाल के पहाड़ी क्षेत्रों में स्थित यमुनोत्री नामक स्थान से जिसकी समुद्र तल से ऊँचाई 3250 मी है से निकलती है। पहाड़ों से नीचे बहती हुई दून घाटी शिवालिक की पहाड़ियो से गुजरती हुई लगभग 200 किमी० की लम्बाई तय करते हुए यमुना नगर के विशाल मैदान में पहुचती है। इसके बेसिक में कुछ महत्वपूर्ण शहर जैसे दिल्ली, मथुरा, वृद्धावन और आगरा है और यह लगभग एक लाख वर्ग किमी के जलगृहण क्षेत्र के साथ गंगा नदी की एक महत्वपूर्ण सहायक नदी है। यह अन्त में इलाहाबाद में गंगा के साथ मिलकर संगम बनाती है।

संगम तक पहुँचने के पहले नदी चौड़ी और गहरी है और इसका स्वच्छ नीला, जल एक मनोरम दृश्य प्रस्तुत करता है। यह 8 किमी० का लम्बा इलाका जो लगभग प्रत्येक स्थान पर 400 मी० चौड़ा है। वाटर स्पोर्टस और एक प्रशिक्षण काम्पलेक्स की स्थापना के लिए अधिक उपयोगी है। उपलब्ध स्थानों का विस्तृत विवरण इस प्रकार है।

यमुना से सम्बन्धित आंकड़े

1.	लम्बाई	80 किमी
2.	चौड़ाई	400 मी
3.	अधिकतम चौड़ाई	21 मी० से अधिक
4.	न्यूनतम गहराई	लगभग 1.5 मी०
5.	सामान्य जल स्तर	72.490 मीटर समुद्रतल से ऊपर
6.	अधिकतम स्तर	77.985 मीटर समुद्र तल से ऊपर
7.	खतरे का स्तर	84.985 मीटर समुद्र तल से ऊपर
8.	प्रस्तावित मैरिना का स्थल	86.00 मी० समुद्र तल से ऊपर
9.	नदी तल में स्वच्छ बालू, आधार पर कोई रूकावट नहीं	
10.	बहाव	लगभग 3 किमी गर्मियों के महीने में
11.	जलघनत्व	1.01 ग्राम प्रति शीशी, मानसून के समय में थोड़ी विभिन्नता के साथ

12.	जल का रंग	हल्का, नीला, स्वच्छ
13	आस-पास	वाटर फ्रन्ट के नजदीक किसी भी प्रकार का बन्द इलाका अथवा ऊँचा भवन नहीं।
14.	हवा	बहाव के लिए एक स्वच्छ और खुला स्थल प्रदान करता है।
15.	स्थल	मभी तरफ से पहुँचने के लिए अच्छी सड़कें।

तैरने वाले उपकरण एवं परियोजना लागत

विभिन्न प्रकार के नाव व अन्य उपकरण जो एक अच्छे वाटर स्पोर्टस काम्पलेक्स के लिए आवश्यक है।

निष्कर्षः—सभी दृष्टियों से जल-क्रीड़ा के लिए एक आदर्श स्थल है। यमुना का वाटर फन्ड प्रस्तावित प्रोजेक्ट के लिए उपयुक्त है। नवकीय, कैनोइंग, क्यानिंग और वाटर स्कीम जैसी सुविधायें उपलब्ध करायी जायेगी। यह आर्थिक रूप से यह सेलिंग पैरासैलिंग और सेल बोर्डिग के लिए अच्छा है और नदी की धारा इसका फैलाव हवा की गति इत्यादि ओलम्पिक मापदंड के उपयुक्त है। राष्ट्रीय एवं अन्तराष्ट्रीय स्तर पर नाव की दौड़ का आयोजन यहाँ किया जा सकता है।

अध्याय - 4

औद्योगिक विकास

कोई भी वस्तु यदि पुनः उत्पादित नहीं होती है, स्थिर हो जाती है और नष्ट हो जाती है धन अपवाद नहीं यदि यह भी पैदा नहीं किया गया तो समाप्त हो जाता है। धन का उपयोग धन का विनाश है एवं धन की बचत धन का उत्पादन है।

भूमि अपने विस्तृत संदर्भ में व्यक्तियों के प्रारम्भिक आवश्यकताओं की पूर्ति के लिए प्राथमिक उत्पादन पैदा करता है। द्वितीय उत्पादन प्राप्त करने के लिए उद्योगों की स्थापना अनिवार्य है। प्राथमिक उत्पादन में वृद्धि अंकगणतिय होती है तथा तृतीयक उत्पादन में वृद्धि रेखा-गणितीय होती है अतः लोगो की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए तथा जीवन में गुणात्मकता बढ़ाने के लिए उद्योगों की वृद्धि अतिआवश्यक है।

चूँकि धन का उपयोग इस शहर के लोगों का प्राथमिक उद्देश्य बन गया है इसने स्वयं को उत्पन्न करना बन्द कर दिया है। परिणामतः यह शहर औद्योगिक शहर के रुप में विकसित नहीं हो सका है जबकि इसकी स्थिति इसके साधन एवम् इसके उद्योगी आदमियों के कारण यह अब तक एक औद्योगिक नगर हो जाना चाहिए था।

वर्तमान समय में कुछ औद्योगिक विकास के बावजूद शहर में एवम् उसके चारो तरफ "औद्योगिक वातावरण" नहीं बन पाया है। औद्योगिक संस्कृति दुर्भाग्य से उपलब्ध नहीं है। यह और भी दुर्भाग्यपूर्ण है कि यहाँ 'कार्य संस्कृति' नहीं है। ऐसी स्थिति में उद्योगी व्यक्तियों को नहीं लाया जा सकता जिसके आभाव में औद्योगिक विकास एक सपना होगा।

स्वतंत्रता प्राप्ति के समय इलाहाबाद शहर भारत का एक बौद्धिक शहर था। अपने अच्छे विश्वविद्यालय और शिक्षा व्यवस्था, जो विश्व में अधिक बुद्धिमान लोगो को पैदा करने पर गर्व था। फिर भी इसका लाभ पर्याप्त उद्योगों को स्थापित करने में नहीं लिया जा सका और जो भी उद्योग स्थापित किये गये थे, वे वांक्षित विकास को प्राप्त नहीं हो सके। परिणामतः जहाँ कम महत्वपूर्ण शहर और स्थान पर्याप्त औद्योगिक विकास प्राप्त कर लिए वहीं इलाहाबाद अभी पीछे साँस ले रहा है।

इसके कुछ कारण हैं :

(1) सरकार की यह इच्छा थी कि भारी उद्योग इलाहाबाद में स्थापित किये जायें जिससे छोटे लघु उद्योग विकसित हो सकें चूँकि भारी उद्योग सफल नहीं हुए, लघु उद्योगों का भी विकास रुक गया।

(2) बड़े सार्वजानिक उपक्रमों का छोटी एवम् निर्यात इकाइयों के प्रति असहानुभूतिपूर्व रवैया।

(3) महायक उद्योगों पर विशेष जोर ने शहर में मॉग पर आधारित उद्योगों के विकास को अवरुद्ध कर दिया। अतः लघु उद्योगों की असफलता ने कुछ समय तक शून्य की स्थिति पैदा कर दी।

(4) आधारभूत संरचना में कमियाँ

(अ) शक्ति/ ऊर्जा

औद्योगिक विकास पर्याप्त एवं सुनिश्चित ऊर्जा की आपूर्ति पर निर्भर करता है। दुर्भाग्य से पर्याप्त एवं नियमित ऊर्जा सुनिश्चित नहीं की गई। अतः उद्योग जो इस आशा में स्थापित किये गये थे कि ऊर्जा लगातार मिलती रहेगी, प्रभावित हो गई। इसने अन्य उद्यमियों को इलाहाबाद आकर उद्योग स्थापित करने के लिए हतोत्साहित किया।

(ब) परिवहन

अच्छे औद्योगिक विकास के लिए उचित एवं जल्दी उपलब्ध होने वाली परिवहन व्यवस्था अति आवश्यक है। दो महान नदियों की गोद में स्थित इलाहाबाद अन्य कई बातों में लाभ की स्थिति में है परन्तु जलपरिवहन की अविकसित व्यवस्था ने इस लाभ को उपयोगी नहीं होने दिया।

जी. टी. रोड से होने वाली सड़क परिवहन की सुविधा का लाभ नहीं उठाया जा सकता क्योंकि इस सड़क तक पहुंच ठीक नहीं है। नैनी पुल पर ट्रॉफिक की स्थिति और किसी अन्य विकल्प के न होने से यातायात के प्रवाह को बुरी तरफ प्रभावित किया है।

इसमें कोई शक नहीं कि रेलवे सुविधायें उपलब्ध हैं परन्तु केवल ये भी माँग को पूरा नहीं कर सकती हैं। अतः विगत में इलाहाबाद के तीव्र औद्योगिक विकास के लिए वांछित परिवहन सुविधायें उपलब्ध न हो सकी। इसने नये उद्यमियों को इलाहाबाद आने से हतोत्साहित किया।

(स) श्रम

किसी भी उच्च औद्योगिक इकाई के विकास के लिए कुशल एवं अर्द्धकुशल एवं तकनीशियनों की आवश्यकता होती है। इनकी अनुपलब्धता ने तकनीकी रूप से विकसित इकाई को यहाँ स्थापित होने में सहायता नहीं की। आज जो भी कुशल श्रम उपलब्ध हैं वे उच्च दर के हैं जिसने औद्योगिक विकास को ऋणात्मक रूप से प्रभावित किया है और उत्पादन की लागत को बढ़ाया है।

(5) पूंजी : सस्ता सामयिक एवं पर्याप्त पूंजी औद्योगिक विकास के लिए अति आवश्यक है। वित्तीय संस्थान दूरदर्शी, सहयोगी एवं प्रतिबद्ध होना चाहिए। इन्हें उद्योगों के मित्र के रूप में काम करना चाहिए न कि पुराने समय के साहूकार के रूप में कार्य करना चाहिए। बैंकिंग सुविधा पर्याप्त ही नहीं, बल्कि उद्यमियों को वित्तीय मार्ग दर्शन

एव प्रोजेक्ट पर सलाह देने वाली होनी चाहिए। इन्हें न केवल उद्योगों की स्थापना के समय उद्यमियों को सहायता देनी चाहिए बल्कि उसके बाद भी उद्यमियों की आवश्यकताओं की देखभाल करते रहना चाहिए। मैने इन संस्थाओं के व्यक्तियों, उद्यमियों के संगठनों एव बहुत से व्यक्तिगत उद्यमियों से विचार विमर्श किया दुर्भाग्य मे कोई भी इन वित्तीय सुविधाओं से सन्तुष्ट नहीं था। उन्होंने इस बात पर जोर दिया कि औद्योगिक विकास के लिए यह एक मुख्य अवरोधक है इन संस्थाओं का नकारात्मक रवैया औद्योगिक विकास के लिए एक मुख्य अवरोधक है। यह बैंक के कर्मचारियों की प्रवृत्ति एवं पालन किये जाने वाले कानूनों को सम्बद्ध करता है।

यहॉ मैं एक अन्य महत्वपूर्ण बिन्दू पर नीति निर्माताओं का ध्यान आकर्षित करना चाहूँगी। वित्तीय व्यवस्था केवल पर्याप्त एवं समय से ही नहीं उपलब्ध करायी जानी चाहिए, बल्कि इसे सस्ता होना चाहिए जिससे उद्योग प्रतियोगी हो सके। उद्योगियों एवं व्यापारियों को उद्योग प्रतियोगी हो सके। उद्योगियो एवं व्यापारियों को एक नदी समझना चाहिए। उद्योगी व्यापारी के व्यापार को बनाता है। अतः निर्माणकर्ता को व्यापारियो के मुकाबले प्रश्रय देना चाहिए दुर्भाग्य से ऐसी स्थिति नहीं है।

(6) इलाहाबाद में ऐसे उद्योग नहीं है जो अच्छी मशीने एवं उपकरणों का निर्माण कर सकें। मरम्मत की भी सुविधा उपलब्ध नही है। अतः इन उपकरणों के उद्यमी को बाहर से मँगाना पड़ता है और यदि मरम्मत की आवश्यकता पड़ती है तो इन उपकरणों एवं मशीनों को बाहर भेजना पड़ता है। इससे मूल्यवान समय एवं धन की हानि होती है।

इस प्रकार मँहगे एवं विलम्बित श्रण, मँहगे श्रम, कलपुर्जे, मशीनी उपकरण और मँहगी यातायात व्यवस्था ने वर्तमान इकाइयों को कम प्रतियोगी और कम लाभकारी बना दिया है। इसके अतिरिक्त स्थानीय बाधायें भी है। ऐसे वातावरण में कौन उद्यमी यहाँ आकर अपना उद्योग स्थापित करेगा और कठिनाई और हानि उठायेगा।

(7) इसके अतिरिक्त शहर का प्रत्येक दूसरा व्यक्ति राजनीति से प्रेरित व्यक्ति है। यहाँ राजनीति एक उद्योग की ओर अपने चरम पर हैं।

प्रस्तावित हल

चूकि औद्योगिक विकास वांछित दिशा में विकसित नहीं हो सका है, बेरोजगारी की समस्या को हल करना कठिन हो गया है। चूँकि पहले से संतृप्त सरकारी एवं सार्वजनिक सेवायें, बड़ी पूँजी वाली उद्योग, इकाईयों में खपत की संभावना नहीं है, छोटे एवं घरेलू उद्योग धंधे की भविष्य की आशा है।

इलाहाबाद शहर की जनसंख्या वर्ष 2020 तक लगभग 20 लाख तक हो जाने का अनुमान है। 18 से 60 वर्ष की आयु के लोगों की संख्या 8 लाख होगी। चूँकि यह शहरी जनसंख्या वृद्धि क्षेत्र में नहीं अपना रोजगार पा सकती है। अतः इन्हें सेवाओं एवं औद्योगिक क्षेत्र में लगना होगा। यदि हम इसमें ग्रामीण जनसंख्या को जोड़ दें तो कार्य क्षमता 20.00 लाख तक पहुँच जायेगी।

बेरोजगारी की मात्रा बड़ी डरावनी होगी। बिना पर्याप्त उद्योग के यह समस्या कैसे हल की जा सकती है। जनता, बौद्धिक वर्ग, उद्यमियों एवं सरकार को इस दिशा में सोचना चाहिए और कुछ ऐसा ठोस एवं तेजी से कार्य करना चाहिए जिससे नियन्त्रण के बाहर न जा सके।

मेरे सुझाव होंगे

1. दो या तीन बड़े उद्योगों की स्थापना जो सहायक उद्योगों को पैदा कर सके।
2. कम से कम तीन बड़े औद्योगिक क्षेत्र की स्थापना जो विभिन्न औद्योगिक क्षेत्र को बढ़ावा दे सके।

(अ) गंगा पार औद्योगिक क्षेत्र

फाफामऊ के उत्तर प्रतापगढ़ का दक्षिणी भाग, जौनपुर का पश्चिमी भाग और फाफामऊ के उत्तर का भाग इसका क्षेत्र होगा। दुग्ध आधारित खाद्य प्रसंस्करण इकाईयाँ और इससे सम्बन्धित उद्योग विकसित किये जा सकते हैं। सौर ऊर्जा, पवन ऊर्जा, और बायो गैस सूदूर ग्रामीण क्षेत्र के लिए ऊर्जा के साधन होंगे। इस क्षेत्र को औद्योगिक विशेषज्ञों की राय पर आधारित और सरकार के निर्णय के आधार पर दो तरह से विकसित किया जा सकता है।

(A) इसे दुग्ध उत्पाद के क्षेत्र के रूप में विकसित किया जा सकता है। यह 'आनन्द' की पद्धति पर क्षेत्र की जनता के उपयुक्त अन्य पद्धति पर हो सकता है। इसे गोकुल औद्योगिक क्षेत्र का नाम दिया जा सकता है।

(B) डेरी उद्योग के अतिरिक्त अन्य समर्थक उद्योग जैसे जानवरों के लिए चारा, दवाईयाँ तथा डिब्बा एवं पैकिंग, उद्योग विकसित हो सकता है।

(C) अमरूद, आम, आवला, केला, आलू, टमाटर, मटर आदि पर आधारित फल संरक्षण एवं खाद्य प्रसंस्करण इकाईयाँ स्थापित की जा सकती है।

(D) जड़ी बूटियों पर आधारित आयुर्वेदिक दवा उद्योग स्थापित किये जा सकते हैं।

लक्ष्य एवं उद्देश्य

1. औद्योगिक क्षेत्र का मुख्य उद्देश्य लगभग 10 लाख लोगों को उत्पादन, निर्माण, परिवहन, वितरण एवं सेवा क्षेत्र में रोजगार उपलब्ध कराना होगा।
2. प्रथम चरण में पड़ोसी देशों को दूध एवं खाद्य पदार्थ निर्यात करना तथा द्वितीय चरण में विकसित देशों के बाजार पर अधिकार करना अन्य महत्वपूर्ण उद्देश्य होंगे।
3. जनसंख्या का बिखराव महत्वपूर्ण उद्देश्य होगा। यह सुनिश्चित करना कि इलाहाबाद की ओर न दौड़े और शहर के वर्तमान संसाधनों में कमी करते हुए भीड़ न पैदा करना उद्देश्य होगा। यह परियोजना इस प्रकार से नियोजित की जानी होगी की जिससे अधिकांश लोग चाहे वह गांव के हो या शहर के

हो अपने घरों में रहे अपना कार्य समाप्त कर वे अपने घर को लौट जायें व शहर को भीड़ एवं प्रदूषण से बचायें।

4 इन उद्देश्यों को प्राप्त करने के लिए विभिन्न क्षेत्रों में प्रशिक्षिण दे सकने वाली संस्थाओं की स्थापना सुनिश्चित करनी होगी। वर्ष 2020 के अन्त तक यह औद्योगिक क्षेत्र एक नियोजित स्वस्थ्य, स्वच्छ एवं समृद्धि औद्योगिक क्षेत्र के रूप में विकसित हो जायेगा।

इस सपनों को साकार करने के लिए आधारभूत व्यवस्था का विकास सुनिश्चित करना होगा। विशेष शक्तियों से युक्ति एक 'प्रोजेक्ट बैंक' की स्थापना करनी होगी। जो इस उद्योग क्षेत्र की वित्तीय आवश्यकताओं को पूरा कर सके।

इस प्रोजेक्ट में विभागीय हस्तक्षेप प्रत्येक कीमत पर बचाना होगा। इसको प्राप्त करने के लिए यह आवश्यक होगा कि यह प्रोजेक्ट तीन सदस्यों वाले एक 'बोर्ड आफ गर्वनर' जिसमें अध्यक्षता उत्तर प्रदेश के मुख्य सचिव द्वारा की जा रही है, के द्वारा संचालित होना चाहिए। अन्य दो सदस्यों कृषि उत्पादन आयुक्त एवम् प्रमुख सचिव उद्योग होगा। गर्वनर की इच्छा को कार्यान्वित करने के लिए प्रोजेक्ट का एक अध्यक्ष नियुक्त किया जाना चाहिए जो निदेशालय बोर्ड के सभी कार्यो को देखेगा।

दोआब औद्योगिक क्षेत्र

यह क्षेत्र जी. टी. रोड के निकट इलाहाबाद शहर के पश्चिमी सीमा पर स्थित है। इस औद्योगिक क्षेत्र की स्थापना न केवल इलाहाबाद शहर के विकास में सहायता करेगा बल्कि यह कौशाम्बी के शून्य औद्योगिक विकास को बढ़ायेगा इस क्षेत्र में इलेक्ट्रानिक एवं साफ्टवेयर निर्माण इकाईयाँ स्थापित की जा सकती हैं। यह औद्योगिक काम्पलेक्स इसके बगल में स्थापित किये गये तकनीकी सूचना केन्द्र का लाभ ले सकेगा यह औद्योगिक क्षेत्र इलेक्ट्रानिक वाणिज्य के माध्यम से बनाये गये तकनीक आधारित उद्योगों के लिए प्रतियोगी मूल्यों पर बाजार की खोज कर सकेगी यह उद्योग प्रतियोगी होने के कारण अपनी सहायता स्वयं करेगा। भारत गतिशील छोटे निर्माण इकाइयों की स्थापना एवं बढ़ावा देने में सफल रहा। यह औद्योगिक क्षेत्र इसका लाभ उठा सकेगा और तकनीक आधारित लघु क्षेत्रों की औद्योगिक इकाइयों की स्थापना करेगा यह क्षेत्र समझौते की व्यवस्था करके तकनीकी के स्थानान्तरण को सहायता प्रदान करेगा यद्यपि उचित कीमत पर तकनीक प्राप्त करने के प्रयास किये जायेंगे। चूँकि इस अवसर को प्राप्त करने में भारी लागत आयेगी अतः विकास के पूर्व चरणों में सरकार की सहायता आवश्यक होगी।

महत्वपूर्ण बाजार क्षेत्रों में दुकान खोलने के लिए व्यवसायी की सहायता ली जा सकेगी। विदेशों में व्यापार करने के लिए इन्टरनेट का लाभ लिया जा सकेगा।

इन सबको करने के लिए इस औद्योगिक क्षेत्र की योजना बड़े सावधानी से बनायी जानी पड़ेगी। आवश्यकता के अनुसार आधारभूत संरचना अवश्य उपलब्ध होनी चाहिए। इस काम्पलेक्स को रीवा रोड से जोड़ने के लिए यमुना नदी पर पुल बना दिया जाये तो मध्य प्रदेश में अच्छी पहुँच हो सकेगी। यह इस काम्पलेक्स के लिए एक वरदान होगा। और मेरे द्वारा प्रस्तावित रीवा रोड पर तीसरा औद्योगिक क्षेत्र नैनी की भी औद्योगिक क्षेत्र की सहायता करेगा यह शहर के महत्वपूर्ण सड़कों पर बोझ को कम करेगा। इस परियोजना का भी अपना परियोजना बैंक और बोर्ड आफ गर्वनर होगा तथा आवश्यकता के अनुसार ट्रेनिग सुविधायें भी विकसित की जायेगी। इसका अपना मिनी पावर प्लांट होगा जो नियमित और पर्याप्त ऊर्जा की आपूर्ति करेगा।

(3) यमुना पार औद्योगिक क्षेत्र

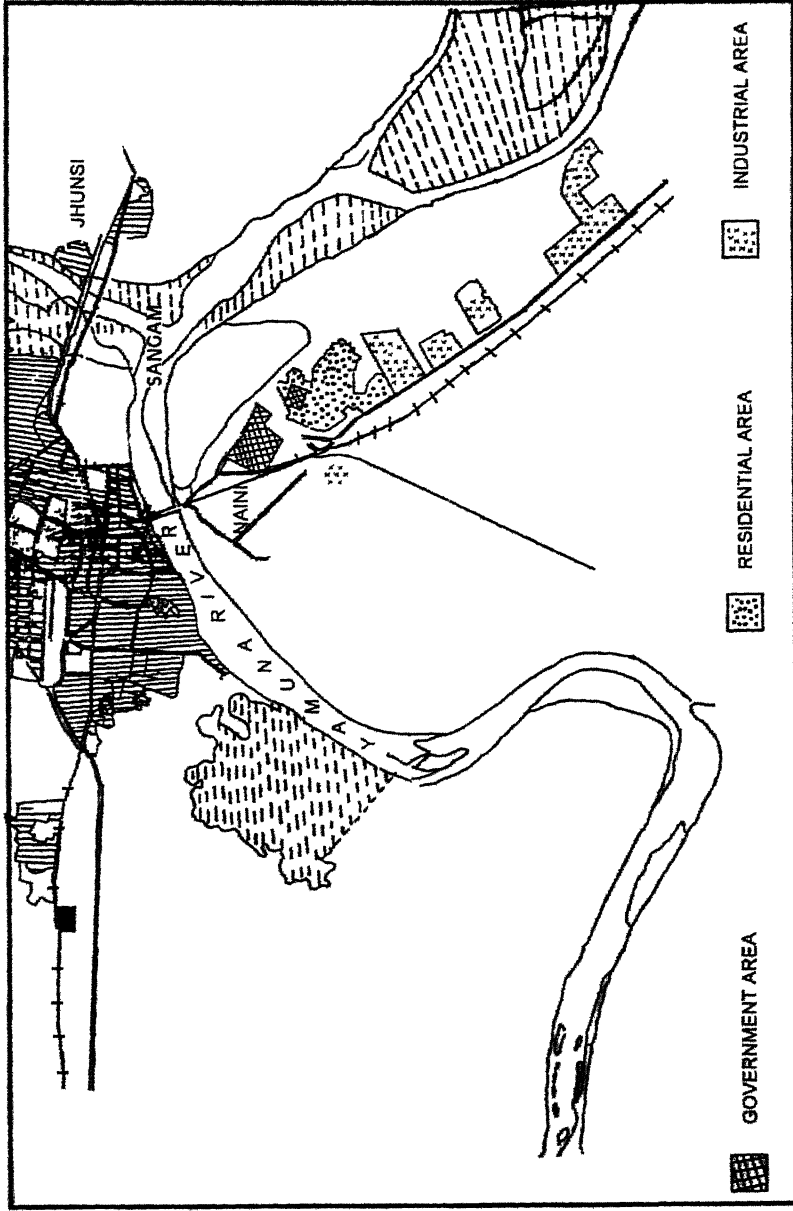
यह औद्योगिक क्षेत्र यमुना नदी के क्षेत्र दक्षिणी किनारे पर रीवा रोड के निकट स्थापित किया जायेगा।

(अ) इंजीनयरिंग के समानों के निर्माण की इकाइयाँ और कृषि उपकरणों के निर्माण की इकाइयां इस क्षेत्र में स्थापित की जायेगी।

(ब) इस क्षेत्र उत्तर प्रदेश राज्य विद्युत बोर्ड द्वारा प्रयोग किये जा रहे विद्युत उपकरणों के मरम्मत हेतु कार्यशाला बनायी जायेगी। यह विद्युत विभाग को मरम्मत में समय बचायेगा। और उपभोक्ताओं को अच्छी सेवा प्रदान करने में सहायता प्रदान करेगा।

इन तीन औद्योगिक क्षेत्रों के अतिरिक्त नैनी औद्योगिक क्षेत्र और मोनार्को औद्योगिक स्टेट की समस्याओं की भी देखभाल करेगा। नैनी औद्योगिक क्षेत्र कई अन्य कारणों से चोटी पर नहीं पहुँच सका है। यह नैनी पुल एक प्रमुख कारण है। यह क्षेत्र विकसित हो सकता है यदि एक और पुल बना दिया जाय। इस प्रस्तावित पुल का निर्माण जितनी जल्दी हो उतना अच्छा होगा। मैंने कई उद्योगपतियों, इंजीनियरों और शहर के अन्य महत्वपूर्ण नागरिको से विचार विमर्श किया है और यह पाया है कि सभी लोग इस परियोजना के लिए सहमत हैं। मैं सोचता हूँ कि पुल तक पहुँच की समस्या का अध्ययन किया जाना चाहिए और विकल्प सुझाये जाने चाहिए। जब तक यहाँ पुल नहीं तैयार हो जाता है, तब तक इलाहाबाद शहर के मुख्य सड़कों पर यातायात का दबाव बना रहेगा और जब पुल का यातायात शहर में प्रवेश करेगा और नागरिकों के लिए समस्या उत्पन्न करेगा।

इस समय की यह सोच रही है कि उद्योगों को शहरी क्षेत्र से बाहर रखा जाये जिससे नागरिक भीड़ एवं प्रदूषण की समस्या न झेले। अतः आधारभूत संरचना का विकास करते समय इस बात का ध्यान रखा जाना चाहिए कि ये नागरिकों के लिए समस्या न खड़ी करे। अतः मैं यह सुझाव दूँगी कि यह पुल इस प्रकार से स्थित हो कि ये समस्या का हल प्रस्तुत कर सके न कि इन्हें बढ़ाये।

औद्योगिक क्षेत्र-नैनी

मानचित्र संख्या 4.1

मेरा एक अन्य सुझाव है कि यदि एक नया पुल बना लिया जाता है या अन्य विकल्प विकसित कर लिया जाता है तो पुराने नैनी पुल को नहीं छोड़ा जाना चाहिए इसका उपयोग हल्के वाहनों एवं दो-पहिया वाहनों के लिए जारी रखना चाहिए जब तक ये बोझ को ढोने में अक्षम न हो जाये।

इस प्रकार इलाहाबाद शहर में चार बड़े औद्योगिक क्षेत्र होंगे जो औद्योगिक विकास को बढ़ायेंगे। वर्तमान औद्योगिक इकाईयाँ एवं प्रस्तावित दूसरे एवं तीसरे औद्योगिक क्षेत्र अगली सदी के चतुर्थांश तक 10 लाख लोगो के लिए रोजगार की व्यवस्था कर सके।

4 इसके अतिरिक्त यमुना पार क्षेत्र में एक सेवा उद्योग जो एक हजार बेड वाला अस्पताल होगा, की स्थापना का सुझाव देना चाहूँगी। जो सभी प्रकार के लोगों की सहायता कर सकेगा।

यह न केवल इलाहाबाद की बल्कि मध्य प्रदेश के एक चौथाई भाग की सेवा करेगा। इसको यदि धन उपलब्ध हो तो सरकार द्वारा, अन्यथा निजी क्षेत्र द्वारा स्थापित किया जा सकता है। मेरी प्राथमिकता यह होगी कि इसे संयुक्त क्षेत्र में किया जाये। जिसमें 51% हिस्सा सरकार का हो व्यवस्था निजी भागीदार की हो और जिसकी देखभाल सरकार के उच्च प्रतिनिधियों वाले बोर्ड आफ गर्वनर द्वारा की जाय। इस प्रकार से इस संस्था का उद्देश्य बीमार उद्योगों को जीवन प्रदान करना ही नहीं बल्कि 'गतिमान विशेष सेवा' के विकास के लिए धन उपलब्ध करायेगी। जिससे योग्य लोगों को रोजगार मिल सकेगा।

निष्कर्ष

इन सुझावों का सावधानी पूर्वक नियोजन एवं उचित और सामयिक क्रियान्वयन औद्योगिक वातावरण बनायेगा जिससे औद्योगिक विकास हो सके। सरकार को अपनी ओर से प्रोत्साहन और कर सहायता दिये जाने वाले उपायों पर निर्णय लेना। जो इस परियोजना को प्रारम्भ करने के लिए उद्यमियों की सहायता कर सके। कार्य करने की रीति में आवश्यक बदलाव जो साधारण एवं आसान हो अवश्य लाना चाहिए।

यह उचित होगा कि सरकारी प्रोत्साहन उद्योगों के उत्पादन क्षमता से जोड़े जायें। मैं विश्वास करता हूँ कि मेरे सुझाव के अनुसार यदि स्थिति में प्रगति की गई तो इलाहाबाद उसी प्रकार उद्योग के क्षेत्र में विकसित होगा, जैसे कि तीर्थराज प्रयाग धर्म के क्षेत्र में महत्व रखता है। यह हमारा प्रयास होना चाहिए कि इलाहाबाद तीर्थराज होने के साथ ही अर्थराज बन सके।

सुविधाओं में वृद्धि

स्वतंत्रता प्राप्ति के पश्चात नगर में विभिन्न प्रकार की सुविधाओं का तीव्र गति से विकास हुआ। लोगों की आवश्यकतायें बढ़ीं इन्ही आवश्यकताओं ने नगर में विभिन्न सुविधाओं को जन्म दिया जैसे– पानी, बिजली, परिवहन, यातायात, शिक्षा, व्यवसायिक क्षेत्र, स्वास्थ्य सुविधायें आदि।

आवासीय

इलाहावाद नगर के अन्तर्गत कुल आवासीय क्षेत्र लगभग 3 195 हेक्टेयर है जो कुल विकसित क्षेत्र का लगभग 55% है। वर्तमान आवासीय क्षेत्र का लगभग 77% मुख्य नगर में लगभग 18% नैनी में लगभग 2% झूर्मी में तथा लगभग 3% फाफामऊ में है। विगत वर्षों में नगर के आवासीय विकास में उल्लेखनीय वृद्धि हुई है जो मुख्य रूप में आवास एवं विकास परिषद तथा इलाहावाद विकास प्राधिकरण की योजनाओं के कार्यान्वयन के फलस्वरूप सम्भव हो सका है। इन योजनाओं में सुलेमसराय, गोविन्दपुर, नैनी, झूँसी, तथा करेली की आवासीय योजनाये प्रमुख हैं।

व्यवसायिक

चौक, घंटाघर, जानसेनगंज, खुल्दाबाद, मुट्ठीगंज, कटरा, तथा कर्नलगंज नगर के पुराने वाणिज्यिक क्षेत्र हैं। नये वाणिज्यिक क्षेत्रों में सिविल लाइन्स, तेलियरगंज, कीटगंज, दारागंज, सुलेमसराय तथा नैनी की बाजारें हैं। इन सभी वाजारों का विकास परम्परागत रूप से ही हो रहा है। केवल सिविल लाइन्स का बाजार आधुनिक तथा परियोजित है।

औद्योगिक

वर्ष 1961-70 दशक में इलाहाबाद नगर की उल्लेखनीय औद्योगिक प्रगति हुई। (मानचित्र 4.1) इस दौरान केन्द्र तथा राज्य सरकार की अनेक औद्योगिक परियोजनायें चालू की गई और नैनी इलाहाबाद का औद्योगिक क्षेत्र बना। इसके अतिरिक्त तेलियरगंज मोतीलाल नेहरू इन्जीनियरिंग कालेज से सम्बद्ध एक औद्योगिक स्थान विकसित हुआ। दूसरा औद्योगिक नैनी में विकसित है भारी उद्योगो का विकास केवल नैनी में हुआ है। (मानचित्र 4.1, 4.2)

राजकीय कार्यालय

ब्रिटिश काल में प्रदेश की राजधानी होने के कारण इलाहाबाद में प्रदेश के महत्वपूर्ण कार्यालय स्थित हैं। इनमें राजकीय मुद्रणालय, महालेखाकार मण्डल रेल प्रबन्धक, उच्च न्यायालय, माध्यमिक शिक्षा परिषद आदि मुख्य हैं। इसके अतिरिक्त मण्डल स्तर, जिला स्तर तथा स्थानीय निकाय स्तर के कार्यालय भी यहाँ स्थित हैं। नगर के अधिकांश राजकीय कार्यालय रेलवे लाइन के उत्तर सिविल लाइन्स, मम्फोर्डगंज, कटरा, जार्जटाउन, टैगोर टाउन, तेलियरगंज, आदि में स्थित हैं। प्रशासनिक दृष्टि से उच्च न्यायालय माध्यमिक शिक्षा परिषज, राजकीय मुद्राणालय, महालेखाकार आदि कार्यालयों का विकेन्द्रीकरण करके उनके शाखा कार्यालयों की स्थापना प्रदेश के अन्य नगरों में की गई है। इससे यह सम्भावना बनी है कि बड़े कार्यालयों की स्थापना अब इलाहाबाद में नहीं होगी।

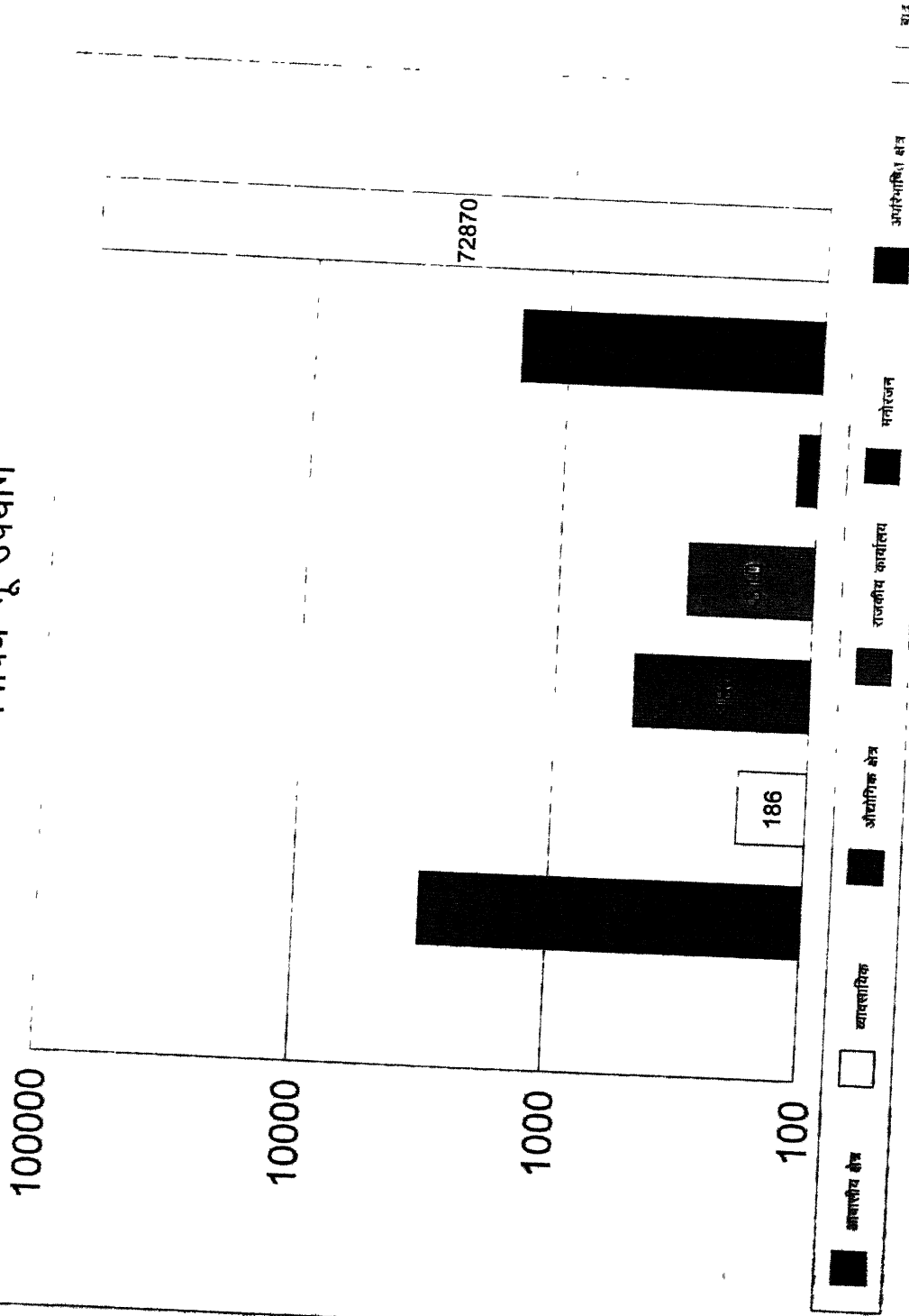
सारणी 4.1

नगरीय क्रियायें एवं विविध भू-उपयोग

	भू-उपयोग		क्षेत्रफल	
1	आवासीय क्षेत्र	-	3195	हेक्टेयर
2.	व्यवसायिक	-	186	"
3.	औद्योगिक	-	486	"
4	राजकीय कार्यालय	-	310	"
5.	मनोरंजन	-	121	"
6.	अपरिभाषित क्षेत्र	-	1536	"
7.	बाढ़	-	72870	"

विविध भू उपयोग
100000
10000
1000
100
186
72870
आवासीय क्षेत्र
व्यावसायिक
औद्योगिक क्षेत्र
राजकीय कार्यालय
मनोरंजन
अपरिभाषित क्षेत्र

मानचित्र संख्या 4.2

अध्याय - 5

इलाहाबाद नगरीय यातायात व्यवस्था

इलाहावाद महानगर दो नदियों गंगा एवं यमुना के मध्य में बसा हुआ है। जो वर्तमान में तीन ओर से नदी पुल मे जुड़ा है, जिसके माध्यम से अधिकांश यातायात नगर क्षेत्र की ओर संचालित होता है। इसके साथ ही नैनी का औद्योगिक क्षेत्र विशेष रूप से उल्लेखनीय है, जहाँ औद्योगिक श्रमिक, कर्मचारी काफी संख्या में नगरीय एवं ग्रामीण क्षेत्रों से आते हैं नगर के मध्य में विश्वविद्यालय एवं उच्च न्यायलय के साथ-साथ उल्लेखनीय संस्थाओं में लोकसेवा आयोग, उत्तर प्रदेश महालेखाकार कार्यालय, सी०डी०ए० पेन्शन, राजकीय मुद्रणालय, उत्तर प्रदेश पुलिस मुख्यालय, शिक्षा निदेशालय, माध्यमिक एवं बेसिक शिक्षा परिषद, आबकारी मुख्यालय, निबन्धन मुख्यालय तथा लगभग एक दर्जन महाविद्यालय करीब 65 इन्टरमीडिएट कालेज तथा सैकड़ों की संख्या में प्राथमिक विद्यालय स्थित है। इसके साथ-साथ इलाहाबाद मण्डलीय मुख्यालय होने के कारण मण्डल स्तर एवं जनपद स्तर के सभी विभाग स्थापित हैं। जहाँ लाखों की संख्या में कर्मचारी, अधिकारी कार्यरत हैं जो प्रतिदिन इलाहाबाद नगर, जनपद के विभिन्न क्षेत्रों से यात्रा करते हैं। इसके अतिरिक्त मोटे आकलन के अनुसार महानगर केन्द्र की परिधि से 40 किमी तक के लोग प्रतिदिन रोजगार तथा रोजमर्रा के कार्यों से शहर आते-जाते हैं। जिनके लिए नगरीय यातायात व्यवस्था की आवश्यकता पड़ती है इसके साथ ही नगरीय क्षेत्र में करीब 12 लाख लोग निवास करते हैं। जिन्हें प्रतिदिन नगरीय यातायात की आवश्यकता पड़ती है।

इलाहाबाद विकास पहल

इलाहाबाद विकास प्राधिकरण के 21 एवं 22 नवम्बर 1798 को 'इलाहाबाद विकास पहल' पर एक कार्यशाला का प्रारम्भ किया। एक उप-समूह ने दिनाँक 21 नवम्बर 1998 के निकट भविष्य में शहर के विकास में वांछित सड़क, पुल एवं बाई पास के सम्बन्ध में विचार विमर्श किया।

शहर के कुछ प्रमुख मार्ग एवं उनको जोड़ने वाले क्षेत्र

शहर में एवं शहर के चारो तरफ फैजाबाद को जोड़ने वाली उत्तरौला- फौजाबाद - इलाहाबाद - राजमार्ग संख्या 9, लखनऊ को जोड़ने वाली, बिलग्राम - उन्नाव - इलाहाबाद राजमार्ग संख्या 38, बाँदा एवं मिर्जापुर को जोड़ने वाली झाँसी-इलाहाबाद-मिर्जापुर राजमार्ग 44, कानपुर एवं वाराणसी को जोड़ने वाली राष्ट्रीय मार्ग संख्या 2 और रीवा एवं मध्य प्रदेश के अन्य शहरों को जोड़ने वाला राष्ट्रीय मार्ग संख्या 27 पर भारी यातायात प्रवाह होता है। वर्तमान समय में इलाहाबाद शहर के प्रमुख सड़कों की कुल लम्बाई 520 किमी के लगभग है। यह अनुमान है कि शहर से

गुजरने वाले मार्गों पर प्रतिदिन लगभग 10,000 व्यवसायिक वाहन गुजरते है और यह संख्या अगले बीस वर्षों में 40,000 तक पहुँच सकती है। शहर में प्रतिदिन दौड़ने वाले वाहनों की सख्या लगभग 1 5 लाख है तथा यह अनुमान लगाया जाता है कि यह संख्या अगले 20 वर्षो में 6 0 तक पहुँच जायेगी।

आई०आर०सी० के अनुसार 10000 PCU के लिए दो लेन वाली सड़क (सात मीटर वाहन मार्ग) की आवश्यकता होती है, लेकिन शहर से गुजरने वाली सभी राजमार्ग एवं राष्ट्रीय मार्गों पर 18000 से अधिक P.C.U. है जिसके लिए कम-से-कम चार लेन वाली सड़कों की आवश्यकता है। शहर मे गुजरने वाले व्यवसायिक वाहनों की बढती संख्या के पूर्वानुमान को ध्यान मे रखते हुए भीड़ को कम करने एवं शहर से होकर गुजरने वाले यातायात के सुगम आवागमन हेतु उप समिति द्वारा निम्नलिखित प्रस्तावों की संस्तुति की गयी।

(अ) कानपुर-वाराणसी राष्ट्रीय मार्ग संख्या 2 का सुधार एवं बाई पास का निर्माण :

भूतल परिवहन मंत्रालय भारत सरकार ने राष्ट्रीय मार्ग संख्या 2 बमरौली (186 किमी०) से शास्त्री पुल (204 किमी०) के वर्तमान दो लेन के मार्ग को 4 लेन वाले मार्ग में परिवर्तित करने का निर्णय लिया है। परियोजना के विचार को मूर्तरूप देने के लिए विश्व बैंक द्वारा ऋण सहायता प्रदान की जा रही है। परियोजना का पूर्ण प्रभार भारतीय राष्ट्रीय मार्ग प्राधिकरण का होगा। इस परियोजना के मुख्य बिन्दु इस प्रकार है :

1. राष्ट्रीय मार्ग संख्या - 2 पर धूमनगंज एवं सुलेमसरांय का आबादी/बाजार भाग पर चार लेन वाली सड़क के अतिरिक्त मार्ग के दोनों ओर तीन मीटर की सेवा मार्ग की व्यवस्था सेवा मार्ग धीमे चलने वाले यातायात को अलग करेगी। मार्ग का अधिभार के दबाव की स्थिति में ऊँचे उठे हुए मार्ग के प्रस्ताव पर भी विचार किया जायेगा।

2. उच्च न्यायालय के सामने ऊँचे उठे हुए मार्ग की व्यवस्था के अतिरिक्त उच्च न्यायालय (198 किमी) के आस-पास निम्न मार्ग/ऊपरी मार्ग पर विचार किया जा रहा है।

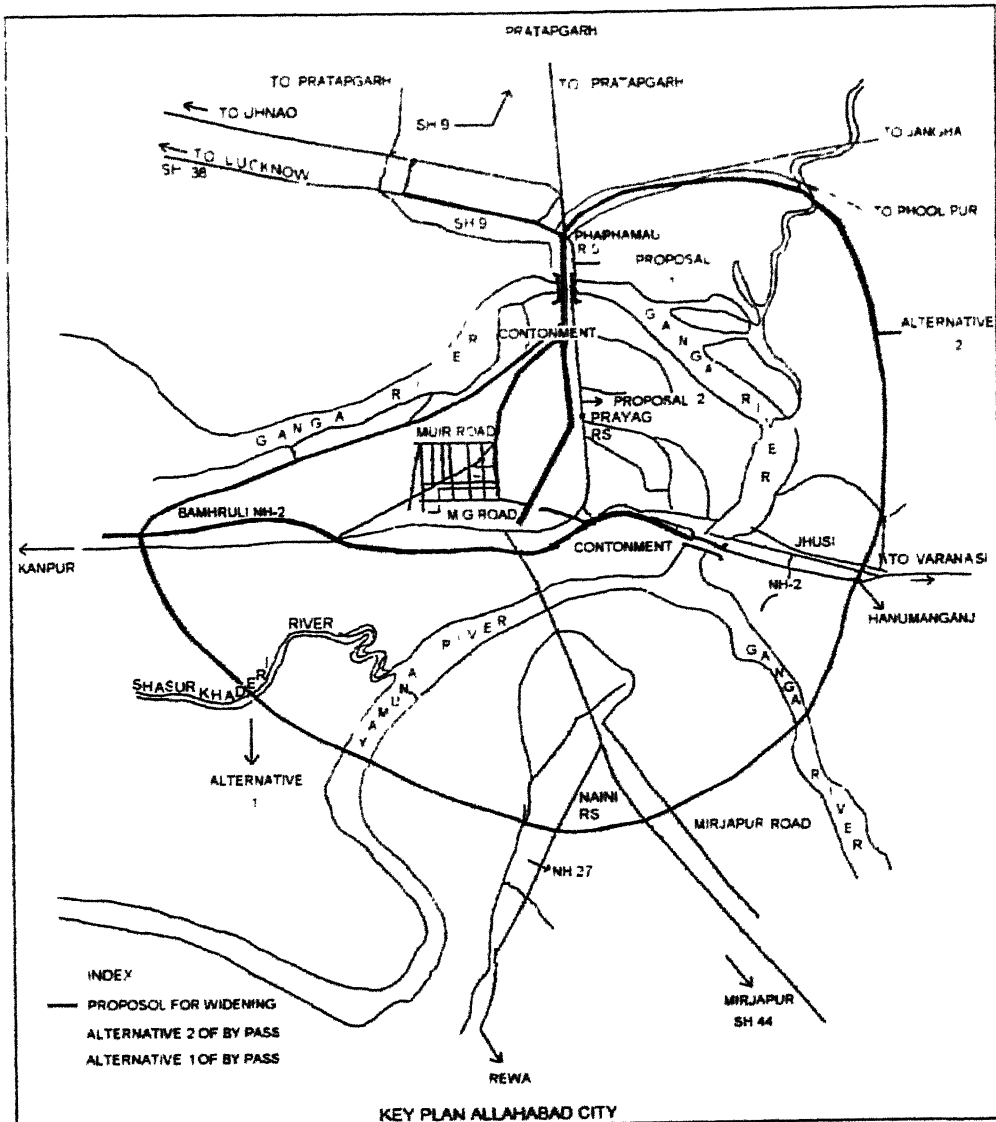
3. सेंट एन्थोनी स्कूल के सामने ऊँचे उठे हुए मार्ग की व्यवस्था धीमी गति के यातायात को अलग करने के लिए रेलिंग के द्वारा अलग किये गये सेवा मार्ग पर दूसरे विकल्प के रूप में विचार चल रहा है।

4. अलोपी बाग (202 किमी) में मार्ग संख्या-2 के पुल के नीचे की सड़क को चौड़ा करना।

5. दारागंज चौराहा (204 किमी) वहाँ कानपुर, रीवां एवं मिर्जापुर के यातायात मिलते हैं पर ग्रेड सेपरेटर (Grade Separater) की व्यवस्था।

इलाहाबाद बाई-पास (दीर्घकालीन योजना) इलाहाबाद बाईपास की सम्भावना की खोज में दो अन्य विकल्पों पर विचार किया जा रहा है इसमें गंगा एवं यमुना नदी पर पुल बनाने की योजना शामिल होगी।

विकल्प - 1 : बमरौली के पास (180 किमी) से प्रारम्भ करते हुए यमुना नदी पर पुल राष्ट्रीय मार्ग संख्या 27 रीवा रोड राजमार्ग 44 झाँसी मिर्जापुर मार्ग, गंगा नदी पर पुल और हनुमानगंज के बाद राष्ट्रीय मार्ग संख्या 2

इलाहाबाद शहर क्षेत्र की मुख्य सड़कें एव बाईपास

Source -Mahayojna 2001

मानचित्र संख्या 5.1

(229 किमी) को जोड़ते हुए दक्षिणी बाई पास का निर्माण 150 किमी लम्बे बाई पास पर आने वाला अनुमानित खर्च लगभग 200 करोड़ रुपया होगा।

विकल्प - 2 : बमरौली राष्ट्रीय मार्ग संख्या 2 बमरौली के पास से प्रारम्भ करते हुए उत्तरौला-फैजाबाद-इलाहाबाद राज्य मार्ग संख्या नौ को मिलाते हुए गंगा नदी पर पुल और हनुमानगंज के पास राष्ट्रीय राज्य मार्ग 2 को मिलाते हुए उत्तरी बाई पास का निर्माण वर्तमान में स्थित फाफामऊ हनुमानगंज मार्ग इस बाई पास का भाग होगा। 40 किमी लम्बे इस बाई पास के निर्माण में लगभग 160 करोड़ रुपये लागत आने की सम्भावना है। फैजाबाद एवं लखनऊ को जोड़ने वाले (B) उत्तरौला, फैजाबाद, इलाहाबाद राज्य मार्ग संख्या 9 एवं इलाहाबाद के अन्य महत्वपूर्ण सम्पर्क मार्गों का सुधार (अल्पकालिक योजना) बिलग्राम-उन्नाव-इलाहाबाद राज्यमार्ग 38 उत्तरौला - फैजावाद-इलाहाबाद राजमार्ग संख्या 9 इलाहाबाद मलकहरहर (222 किमी) इलाहाबाद नगर निगम सीमा के पास मिलती है। वहॉ से आने वाला यातायात गंगा नदी पर के फाफामऊ पुल को पार करते हुए तेलियरगंज, इलाहाबाद विश्वविद्यालय, आनन्द भवन, मेडिकल कालेज से होकर कोठापार्चा पर समाप्त होता है।

वर्तमान समय में उत्तरौला-फैजाबाद-इलाहाबाद मार्ग पर यातायात का विस्तार/आकार लगभग 19 हजार P C U. का है। यातायात में 7.5% प्रतिवर्ष की वृद्धि को विचार में रखते हुए यह अनुमान लगाया जा सकता है कि 20 वर्षों बाद यह आकार/विस्तार 76 हजार P.C.U. तक का हो जायेगा। वर्तमान समय में यह सड़क 7 मी० चौड़ी है जो यातायात को सुगम आवागमन के लिए पर्याप्त रही है अतः यह आवश्यक हो जाता है कि इस मार्ग पर चार लेन (14 मील) तक चौड़ा कर दिया जाय। शहर से गुजरने वाले उत्तरौला-फैजाबाद-इलाहाबाद के निम्नलिखित स्थानों को 4 लेन वाले मार्ग में परिवर्तित किये जाने का विचार है।

1. इलाहाबाद लखनऊ मार्ग उत्तरौला, फैजाबाद-इलाहाबाद मार्ग मलक-हरहर (222 किमी०) से प्रारम्भ करते हुए महात्मा गाँधी मार्ग पर हनुमान मन्दिर चौराहा तक 15 किमी तक की दूरी जिसमें उत्तरौला-फैजाबाद-इलाहाबाद एवं इलाहाबाद के सम्पर्क मार्गों को शामिल करता है।

2. उत्तरौला - फैजाबाद-इलाहाबाद मार्ग मोतीलाल नेहरू इंजीनियरिंग कालेज से प्रस्थान करते हुए मेडिकल कालेज से होकर कोठापार्चा तक 66.5 किमी की लम्बाई। (चित्र संख्या 5.1)

उपरोक्त कार्य के लिए 1117.40 लाख का इस्टीमेट आयुक्त इलाहाबाद के पत्र 736/PA सचिव/98 दिनाँक 11.38 के द्वारा भारत सरकार को प्रस्तुत किया गया है।

अल्पकालीन योजना के लिए बाईपास के निर्माण तक यह सुझाव दिया जाता है कि वाराणसी से आने वाले एवं कानपुर की ओर जाने वाले भारी यातायात को वर्तमान 2 लेन वाले हनुमानगंज, सहसों, फाफामऊ की ओर से उत्तरौला-फैजाबाद-इलाहाबाद राजमार्ग-9 एवं बिलग्राम-उन्नाव-इलाहाबाद राजमार्ग 38 से होते हुए उन्नाव तक मोड़ दिया जाय। इस मार्ग के सुधारीकरण एवं विस्तारीकरण से सम्बन्धित उपयोगिता अध्ययन किया जाना एवमं विस्तृत रिपोर्ट अभी भारत सरकार को भेजा जाना है।

भविष्य मे विकास के लिए फाफामऊ पर स्थित गंगा नदी पर बने पुल को चार लेन वाले मार्ग में परिवर्तित किये जाने पर भी विचार किया जाना है।

रामबाग स्थित रेलवे क्रासिंग पर यातायात भीड़ की तीव्र समस्या है। रामबाग में पुल के नीचे मार्ग को चौड़ा करने एवं भूमिगत मार्ग की व्यवस्था की अनुशंसा की गई है।

उपरोक्त के अतिरिक्त निम्न विन्दुओं पर जोर दिया गया है।

1 इलाहावाद के सभी सड़को मे इनक्रोचमेन्ट को हटाने की प्रभावी व्यवस्था।

2 ट्रांसपोर्ट नगर को इलाहाबाद विकास प्राधिकरण द्वारा उपलब्ध कराये गये स्थान पर ले जाया जाना।

3. सरकार द्वारा माघमेला, अर्द्धकुम्भ, पूर्णकुम्भ कार्य हेतु उपलब्ध कराये गये धन से केवल लोक निर्माण विभाग के माध्यम से सड़कों का निर्माण सुधार एवं रख-रखाव किया जाना।

यह आशा की जाती है कि उपरोक्त परियोजनाओं के पूर्ण होने पर शहरी भाग में भीड़ की समस्या नही रहेगी।

नगरीय यातायात की वर्तमान व्यवस्था

इलाहाबाद जनपद के विभिन्न क्षेत्रों को जोड़ने एवं नगर के अन्दर यातायात के संचालन हेतु वर्तमान में निम्न परिवहन सुविधाएँ उपलब्ध है। (चित्रसंख्या 5.3)

महानगर बस सेवा—सम्भागीय परिवहन प्राधिकरण इलाहाबाद द्वारा इलाहाबाद महानगर क्षेत्र में यातायात व्यवस्था हेतु निजी क्षेत्र के लिए कुल 13 मार्गों का वर्गीकरण किया गया है जिन पर संचालन हेतु 226 वाहनों की संख्या सीमा निर्धारित की गई है। जो निम्नवत है :

सारणी - 5.1

क्रमांक	रूट संख्या	मार्ग का नाम	निर्धारित संख्या
1	1	कचहरी-करछना	15
2	2	गोविन्दपुर-घूरपुर	12
3	3	नेहरू पार्क - हण्डिया	50
4	4	नेहरू पार्क - नवाबगंज	10
5	5	करेली - सोरांव	13
6	6	ट्रांसपोर्ट नगर - फूलपुर	50

7	7	मंगम - मनौरी	19
8	8	दारागंज - मनौरी	19
9	9	गमबाग - हंलागढ़	12
10	10	दारागंज - कचेहरी	5
11	11	संगम - महुआकोठी	15
12	12	अवन्तिका - केन्द्रांचल	3
13	13	रेलवे स्टेशन - इलाहाबाद	3

टैम्पो, टैक्सी

इलाहाबाद नगर से यातायात हेतु कुल 3867 टैम्पो टैक्सी उपलब्ध थे परन्तु ट्रॉफिक घनत्व एवं पर्यावरण प्रदूषण को दृष्टिगत रखते हुए सम्भागीय परिवहन प्राधिकरण के कुछ कठोर निर्णय लिये जिसमें गणेश मार्क टैम्पो का नगर क्षेत्र में संचालन प्रतिबन्धित कर दिया है एवं इनकी अधिकतम आयु सीमा नगर क्षेत्र से बाहर संचालन हेतु 12 वर्ष निर्धारित कर दी गई है। उल्लेखनीय है कि नगर क्षेत्र में अब केवल 8 वर्ष से कम आयु के ही विक्रम, टैक्सी को संचालन की अनुमति दी गई है। तथा सुगम यातायात हेतु प्रदूषण मुक्त नगर हेतु विक्रम टैम्पो की अधिकतम संख्या 2400 तथा आटोरिक्शा संख्या 100 निर्धारित कर दी गई है। वर्तमान में यद्यपि गणेश मार्क टैम्पो को नगर-क्षेत्र में संचालन हेतु प्रतिबन्धित कर दिया गया है परन्तु इनकी संख्या एवम यातायात-व्यवस्था में इनकी उपयोगिता को देखते हुए सम्भागीय परिवहन प्राधिकरण ने इलाहाबाद जनपद के विभिन्न 9 तहसील मुख्यालयों को केन्द्र मानते हुए उनको 40 किमी० दायरे में संचालन हेतु इनकी संख्या निर्धारित कर दी है। जिनके माध्यम से ग्रामीण क्षेत्रों से नगर क्षेत्र में प्रतिदिन आने जाने वाले यात्रियों को परिवहन व्यवस्था उपलब्ध हो सके।

मैक्सी कैब - वर्तमान में इलाहाबाद नगर सीमा में करीब 400 जीपें मैक्सी कैब के रूप में प्रयोग की जा रही है। इसके अतिरिक्त निजी क्षेत्र की करीब 200 बसों का प्रयोग प्रतिदिन यात्रियों के परिवहन हेतु किया जा रहा है।

प्राइवेट साधन–उपरोक्त व्यवसायिक साधनों के अतिरिक्त करीब एक लाख पचास हजार दो पहिया वाहन तथा करीब पन्द्रह हजार चार पहिया वाहन इलाहाबाद जनपद में पंजीकृत है। जिनका उपयोग किसी न किसी रूप में व्यक्तिगत नगरीय यातायात व्यवस्था के रूप में किया जा रहा है।

अन्य पारम्परिक साधन

उपरोक्त वर्णित साधनों के अतिरिक्त इलाहाबाद नगर के करीब 27 हजार रिक्शा ट्राली, रिक्शा एव करीब 400 तांगा का प्रयोग नगरीय यातायात हेतु किया जा रहा है।

नगरीय क्षेत्र में मालवाहन की व्यवस्था - नगरीय क्षेत्र में भारी वाहनो के बढ़ते हुए दबाव एवं यातायात अवरोध को नियन्त्रित करने की दृष्टि से एवं माननीय उच्च न्यायालय इलाहाबाद के निर्देशानुसार भारी माल-वाहनों का घनी आबादी वाले नगरीय क्षेत्रों में प्रवेश निषिद्ध कर दिया गया है। इसके विकल्प हेतु ट्रांसपोर्ट नगर मे छोटे हल्के वाहनो (छः पहिया वाले वाहनों को छोड़कर) द्वारा नगर क्षेत्र के विभिन्न स्थानों हेतु मालवाहन की अनुमति दी गई है। इसके अतिरिक्त 1000 रिक्शा, रिक्शा ट्राली का उपयोग नगरीय क्षेत्र में मालवाहन हेतु किया जा रहा है।

सभी कारकों को दृष्टिगत रखते हुए आगामी दीर्घकालीन योजनाओं हेतु आंकड़ों को ध्यान में रखना उचित होगा।

1 महानगरों में संचालित समानुपातिक वाहनों एवं उनके द्वारा घेरे गये क्षेत्रफल निम्नवत पाये जाते हैं।

(अ) सड़कों पर कार 84% स्थान घेर कर कुल यातायात का अधिकतम 17% ही ढो पाती है।

(ब) तिपहिया वाहन सड़कों पर 33% स्थान घेर कर कुल यातायात का 13% ही ढो पाती है।

(स) बसे सड़कों पर 12% स्थान घेरते हुए कुल यातायात का 51% ढोती है।

2. कुल पंजीकृत वाहनों में दो पहिया वाहनों की संख्या करीब 82% है इनमें 17% वार्षिक दर से वृद्धि हो रही है।

3 ट्राफिक अवरोध के कारण नगरों में वाहनों की औसत चाल 20 किमी प्रतिघंटा हो रही है। दिल्ली में विशेष समय में औसत चाल 12 किमी० प्रतिघंटा तक पायी गई है।

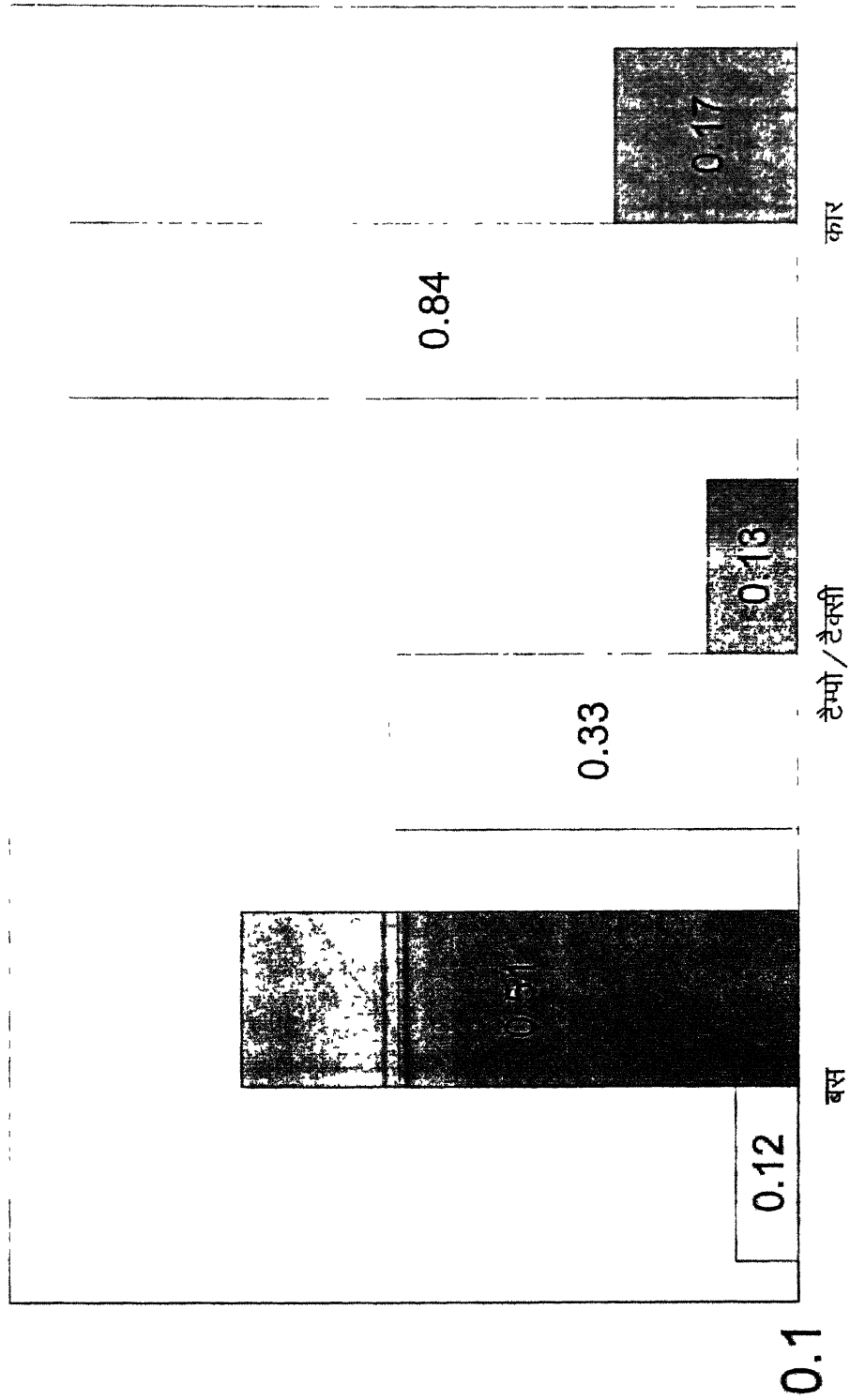
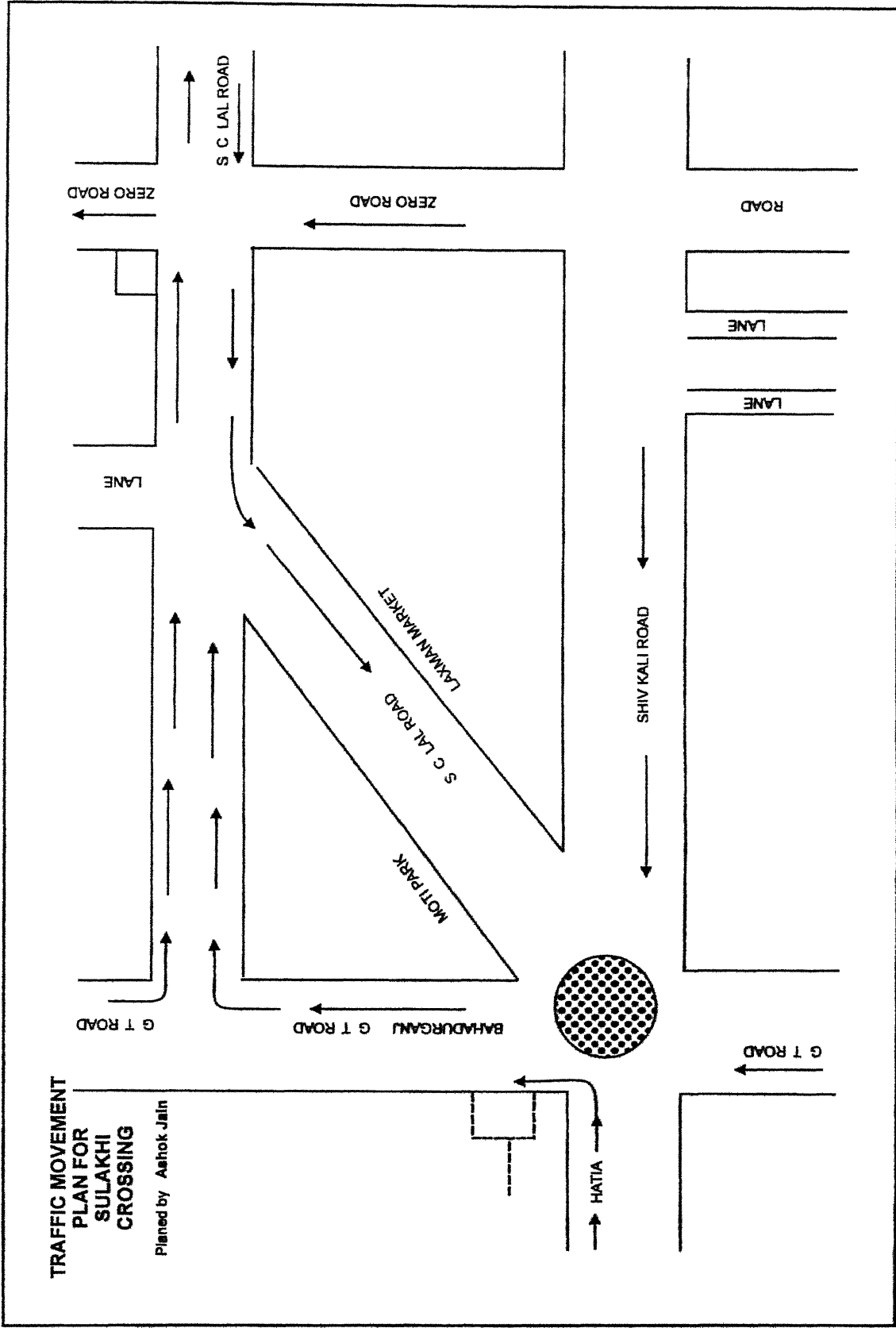
4. प्रदूषण की दृष्टि से बसे न्यूनतम प्रदूषणकारी है। जिनके आकलन प्रति सवारी प्रति किमी 0.89 ग्राम उत्सर्जन पाया गया है जबकि कार्य में यही उत्सर्जन 18.96 ग्राम एवं मोटर साइकिल में 17.49 ग्राम प्रति सवारी प्रति किमी पाया गया है।

भविष्य हेतु कार्य योजना : नगरीय क्षेत्र में बढ़ते हुए जनसंख्या को देखते हुए उम्मीद की जाती है कि आने वाले 20 वर्षों में इलाहाबाद नगर की जनसंख्या में करीब दुगुनी वृद्धि हो जायेगी। तथा फलस्वरूप नगरीय क्षेत्र का विस्तार एवं जनसंख्या घनत्व भी बढ़ेगा। उपरोक्त स्थिति को देखते हुए यदि दीर्घ कालीन योजना में निम्न पहलुओं पर विचार करते हुए अमल किया जाय तो नगरीय परिवहन व्यवस्था सुचारू रूप से उपलब्ध कराया जा पाना सम्भव हो सकेगा।

1. **भारी यातायात का प्रवेश नगर क्षेत्र में पूर्णतः निषिद्ध करते हुए बाई पास मार्ग का सृजन करते हुए यथा शीघ्र इसका क्रियान्वयन कर दिया जाय।**

नगर में वाहनों द्वारा घेरा गया क्षेत्रफल (प्रतिशत मे)
0.1
0.12
0.51
0.33
0.13
0.84
0.17
बस
टैम्पो / टैक्सी
कार

मानचित्र संख्या 5.2

TRAFFIC MOVEMENT PLAN FOR SULAKHI CROSSING
Planed by Ashok Jain
G T ROAD
LANE
ZERO ROAD
S C LAL ROAD
BAHADURGANJ G T ROAD
MOTI PARK
S C LAL ROAD
LAXMAN MARKET
ZERO ROAD
HATIA
SHIV KALI ROAD
G T ROAD
LANE
LANE
ROAD

मानचित्र संख्या 5.3

2. इडियन आयल की आपूर्ति डिपो के पास रेलवे लाइन के ऊपर ओवर ब्रिज आवश्यक होगा। जिससे खुल्दाबाद ओवरब्रिज पर ट्रॉफिक दवाव कम हो सके। निर्माणाधीन चौफटका क्रासिंग पर ओवर ब्रिज यथाशीघ्र पूर्ण कर लिया जाय।

3. महानगर वस सेवा हेतु शासन से सब्सिडी, करों से मुक्ति रियायत हेतु अनुरोध किया जाय। यह देखने में आया है कि उत्तर प्रदेश राज्य सडक परिवहन निगम के द्वारा नगर-वस सेवायें आलसकारी घोषित कर वन्द दिये जाने के वाद निजी दुपहिया एवं चार पहिया वाहनों की संख्या का विस्फोट हुआ है। मुम्बई महानगर में उपलब्ध नगर बस सेवा आदर्श मानने योग्य है जिसके कारण निजी वाहनों की संख्या वृद्धि अत्यन्त कम है तथा प्रदूषण का स्तर भी संतोषजनक है अतः नगरीय सीमा के अन्दर आवश्यकता अनुसार विभिन्न मार्गों का सृजन करते हुए छोटी महानगरी बसों का संचालन बढ़ाया जा सकता है।

4. इलाहावाद नगर के अन्दर प्रमुख व्यवसायिक एव भीड़-भाड़ वाले क्षेत्रों में वन-वे ट्राफिक योजना के तहत मार्गों का चुनाव करके यातायात को नियन्त्रित एवं सुगम बनाया जा सकता है।

5. टैम्पो, टैक्सी का प्रचलन विभिन्न चरणों में धीरे-धीरे समाप्त किया जाये एवं इनके स्थान पर वन वे ट्राफिक व्यवस्था लागू करते हुए छोटी महानगरी बसो का प्रचलन बढ़ाया जाये।

6. नगर के प्रमुख मार्गों को कम-से-कम डबल लेन में परिवर्तित करते हुए डिवाइडर युक्त बनाया जाय।

7. नगर क्षेत्र में विभिन्न व्यवसायिक भीड़भाड़ वाले स्थानों के समीप स्थान चिन्हित कर वाहनों हेतु पार्किंग स्थल विकसित किया जाय।

इलाहाबाद शहर के सड़क यातायात व्यवस्था की योजना

प्रत्येक विकासमान शहर के लिए एक अच्छी यातायात नियन्त्रण व्यवस्था एवं गतियोजना उचित आधारभूत व्यवस्था आवश्यक होती है। इलाहाबाद में इन दिनों आप प्रत्येक महत्वपूर्ण चौराहों एवं सड़कों पर ट्रॉफिक जाम पायेगे। यातायात के खतरे को हटाने एवं अतिक्रमण हटाने सड़कों को सभी प्रकार के यातायात से सुरक्षित करने और कम समय लेने वाली बनाने के लिए एक अच्छी यातायात चालन की योजना अति आवश्यक है। सड़कों को सुरक्षित एवं कम समय लेने वाली बनाने में सभी सम्बन्धित विभागों जैसे - नगर निगम, पुलिस प्रशासन, जिला प्रशासन, विद्युत विभाग, टेलीफोन विभाग, जल संस्थान इत्यादि एवं जनता का सहयोग अति आवश्यक है।

ट्रॉफिक जाम/घनत्व का मूल कारण एवम् उसके उपचार का संक्षिप्त विवरण

अतिक्रमण

बड़े एवं छोटे दुकानदारों कई नगरवासियों पुलिस विभाग (पुलिस सहायता केन्द्र) के द्वारा अधिक मात्रा में अतिक्रमण किया गया है जिससे सड़कों पर यातायात हेतु उपलब्ध स्थान अत्यन्त कम हो गया है यह अतिक्रमण अवश्य हटाया जाना चाहिए।

नालियॉ

खुली एवं ऊपर तक बहने वाली नालियॉ सड़कों पर अस्वास्थ्यकर स्थिति पैदा करती है और यातायात के लिए उपलब्ध जगह को कम करती हैं। नालियों को सड़क के फुटपाथ के एकदम वाये किनारे पर स्थानान्तरित कर देना चाहिए एवं इसे गोलपाइप की व्यवस्था से जिसमें वर्षा का जल भी गिराया जा सके। भूमिगत कर देना चाहिए। (भूमिगत जल प्रवाह तंत्र) यह सड़कों को अधिक यातायात के लिए जगह उपलब्ध करायेगा तथा शहर को स्वच्छ रखेगा।

मेनहोल

खुले एवं ऊपर तक बहने वाले मेनहोल यातायात खतरे दुर्घटना एवं अस्वास्थ्यकर स्थिति के कारण ही मेनहोल ढक्कन अवश्य लगाया जाना चाहिए तथा ऊपर तक वहने वाले मेन होलों को नियमित अन्तराल पर देखते रहना चाहिए।

मलवा

सड़कों के किनारे इकट्ठा किये गये मलवा भी यातायात खतरे को बढ़ाने एवं यातायात की गति को रोकने के कारण है। वाहन मलवा नियमित रूप से हटाया जाना चाहिए और यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि मलवा मुख्य सड़कों पर न इकट्ठा किया जाय।

कूड़ा पात्र

मुख्य सड़कों पर अनियोजित ढंग से रखे गये कूड़ापात्र यातायात खतरे एवं अस्वास्थ्यकर स्थिति का गम्भीर कारण है। कूड़ापात्रों को रखने के लिए उचित जगहों की पहचान की जानी चाहिए और इसमें पहिये लगे होने चाहिये जिससे इसको सुगमता से इस्तेमाल किया जा सके।

होरडिंग

होरडिंग भी यातायात खतरे का एक गम्भीर कारण है चूँकि होरडिंग नगर निगम के लिए आय का एक स्रोत है। अतः इसे फुटपाथ के एकदम बायें किनारे पर लगाया जाना चाहिए तथा चौराहों के बीच केन्द्र के चारो ओर लगाये जाने वाले होरडिंग को हटाया जाना चाहिए क्योंकि ये ट्रॉफिक खतरे को बढ़ाते हैं।

टेलीफोन खम्भे/बिजली का खम्भा/वितरण बक्से एवं ट्रांसफार्मर

मुख्य सड़क पर अनियोजित ढंग से लगाये गये बिजली खम्भे, टेलीफोन खम्भे, वितरण बक्से और ट्रांसफार्मर सड़क के दोनों ओर के अतिक्रमण को बढ़ावा देते हैं और ट्रॉफिक जाम एवं दुर्घटनायें होती हैं। यह सुझाव दिया

जा सकता है कि टेलीफोन खम्भों बिजली के खम्भों को सड़क के बीचोबीच स्थित रोड. डिवाइडरों पर स्थानान्तरित कर दिया जाना चाहिए। जहाँ पर रोड डिवाइडर उपलब्ध नहीं हैं वहाँ इन खम्भों को सड़क के किनारे स्थापित किया जाना चाहिए यह वाहन यातायात के लिए अधिक स्थान उपलब्ध करायेगा।

रेलवे क्रासिंग

जब कभी शहर में रेलवे क्रासिंग वाहन यातायात के लिए बन्द किये जाते है रेलवे क्रासिग को दोनों ओर रोड डिवाइडर न होने के कारण भीषण ट्राफिक जाम हो जाता है यह स्थिति जी०आई०सी० के निकट रामबाग चौराहे पर अधिक होती है। विगत कई वर्षों से निर्माणाधीन ओवरब्रिज जो कानपुर रोड (सुलेमसराय) को पुरानी जी०टी० रोड (हिम्मतगंज) जोड़ते हैं जितने भी कम समय में सम्भव हो पूरे कर लिये जाने चाहिए।

टेम्पो, विक्रम, टैक्सी और प्राइवेट बस

यद्यपि टेम्पो, विक्रम, टैक्सी और प्राइवेट बस सार्वजनिक यातायात के महत्वपूर्ण साधन हैं। लेकिन जिस ढंग से ये यातायात चलाये जा रहे हैं ये एक गम्भीर यातायात समस्या उत्पन्न कर रहे हैं। यह सुझाव दिया जा सकता है कि इनके रूट को निर्धारित किया जाय और विभिन्न स्थानों पर अनियोजित एवं अनावश्यक पार्किंग तथा इनके अड्डों को हतोत्साहित किया जाना चाहिए।

पार्किंग स्थल

ट्राफिक जाम करने वाले अनियोजित पार्किंग से बचने के लिए निजी वाहनों के लिए पार्किंग स्थलों की पहचान की जानी चाहिए भीड़ भरे इलाकों, बाजारों में लम्बे समय तक पार्किंग को हतोत्साहित एवं प्रतिबन्धित किया जाना चाहिए।

रोड-डिवाइडर

सुरक्षित एवं समय बचाने वाले यातायात व्यवस्था के लिए एक तरफा यातायात चालन व्यवस्था ही एक मात्र उपाय है। भीड़ भरे एवं ओवर-टेकिंग को हटाने के लिए उचित रोड-डिवाइडर बनाये जाने चाहिए।

वन-वे यातायात

शहर में कई सकरी सड़कें हैं जिस पर दोनों तरफ से ट्रैफिक का आवागमन होता है। ऐसे मार्गों की पहचान की जानी चाहिए एवं इन पर वन-वे यातायात व्यवस्था लागू की जानी चाहिए। उदाहरण के लिए ऐसी सड़कें रानी मार्केट रोड, बहादुर गंज चौराहे से लोकनाथ चौराहे तक पुरानी जी०टी० रोड कोठापार्चा रोड, हटिया रोड, खलीफा मंडी के निकट पुरानी जी०टी० रोड है।

यातायात नियन्त्रण के लिए आधारभूत संरचना

उचित यातायात व्यवस्था के अभाव में ट्रॉफिक जाम, दुर्घटना, अंग-भंग होना। समय एवं ईंधन की वरवादी होनी है। प्रत्येक चौगहे एवं मोड़ पर आटोमैटिक ट्रॉफिक मिग्नल की व्यवस्था पुलिस कांस्टेबिल एवं जहाँ आवश्यक हो पुलिस आफिसर की व्यवस्था अवश्य की जानी चाहिए। पैदल चलने वालों के लिए सड़क पार करने हेतु विशेष व्यवस्था की जानी चाहिए। प्रत्येक चौगहे एवं शहर के मुख्य मार्गों पर जेब्रा पेटिंग, यातायात संकेत, स्कूल क्षेत्र, गति सीमा U आकृति के भीड़ वाले स्थान दुर्घटना वाहुल्य क्षेत्र, गति अवरोधक इत्यादि को दर्शाने वाले संकेत चिह्न लगाये जाने चाहिए।

यातायात संचालन योजना

चूँकि इलाहाबाद की सड़कें अधिक चौड़ी नहीं है और साथ ही यह भी सम्भव नहीं है कि सड़कों को चौड़ा करने के लिए भवनों को गिरा दिया जाय अतः इस बढ़ते हुए शहर के लिए तीव्र एवं सुरक्षित, समय व ईंधन बचाने वाले एक बहुत प्रभावी यातायात संचालन योजना की आवश्यकता है।

एक या दो दिन में पूरी यातायात व्यवस्था को बदल देना सम्भव नही है। यातायात व्यवस्था एवम् संचालन योजनाबद्ध होनी चाहिए तथा इन्हें विभिन्न चरणों में लागू किया जाना चाहिए। इस रिपोर्ट के साथ लगाये गये कुछ यातायात संचालन योजना स्वतः स्पष्ट है लेकिन कुछ बिन्दुओं का स्पष्टीकरण आवश्यक है।

वन-वे बायीं, सीधी चलने वाले यातायात और अधिक भारी भीड़ वाले चौराहों को बन्द करने का सुझाव दिया जाता है। क्रास-ओवर को रोकने का कार्य यह है कि जब क्रासओवर खुले रहते हैं तो यातायात छः दिशाओं में चलता है जिससे चौराहों पर ट्रॉफिक जाम हो जाता है। यह सुझाव दिया जाता है कि U आकृति वाले मोड़ की पहचान की जानी चाहिए और इन स्थानों पर दुर्घटना रक्षक बनाये जाने चाहिए। जिससे गुजरने वाले यातायात गन्तव्य स्थान पर पहुँच सके U आकृति के मोड़ फुटपाथ के कुछ भागों का अधिग्रहण कर आसानी से विकसित किये जा सकते हैं। यह भी सुझाव दिया जाता है कि ऐसे चौराहे पर जहाँ क्रास-ओवर (वाहन के आवागमन को) रोका जाता है वहाँ पैदल चलने वालों के लिए सड़क पार करने की व्यवस्था की जानी चाहिए। प्रत्येक दो मिनट के बाद आधे मिनट के लिए यातायात को रोका जा सकता है पैदल चलने वालों के लिए स्वचालित सिग्नल लगाये जाने चाहिए।

यह दृढ़ रूप से विश्वास किया जाता है कि इस रिपोर्ट में दिये गये सुझाव को ध्यान में रखते हुए यातायात संचालन योजना को लागू किया जाता है तो इससे निश्चित रूप से अच्छे परिणाम प्राप्त होंगे।

नगरीय परिवहन

अर्वन ट्रांसपोर्ट पर गठित उप-समूह में 13 सदस्यों ने भाग लिया जिनमें परिवहन तथा पुलिस विभागों के अधिकारी, परिवहन उद्योग से जुड़े व्यवसायी, ट्रांसपोर्ट यूनियन के पदाधिकारी तथा जागरुक नागरिकों को प्रतिनिधित्व तथा प्रदेश के परिवहन आयुक्त डा० एम० पी० सिंह ने उपसमूह की अध्यक्षता की।

पारस्परिक परिचय के बाद उप समूह में चर्चा का प्रारम्भ डा० एस०पी० सिंह द्वारा प्रस्तुत किये गये आधार पत्र के साथ हुआ। आधार पत्र के अतिरिक्त दो अन्य शोध पत्र श्री अशोक कुमार सम्भागीय परिवहन अधिकारी इलाहाबाद तथा श्री अशोक जैन, श्री जे०के० श्रीवास्तव एवं आर०टी०ओ० कौशाम्बी द्वारा प्रस्तुत किये गये।

उपसमूह ने इलाहाबाद नगर की वर्तमान यातायात व्यवस्था की प्रमुख विशिष्टताओं को चिह्नित किया।

नगर की यातायात व्यवस्था अत्यन्त असंगठित तथा अव्यवस्थित स्थिति में हैं।

नगर की अधिसंख्य जनसंख्या अभी भी यातायात से सस्ते संसाधनों पर निर्भर है। हाल के वर्षों में सड़क दुर्घटनाओं की संख्या तेजी से बढ़ी है।

उपरोक्त विशिष्टताओं को ध्यान में रखकर समूह की परिचर्चा आगामी वर्षों में सस्ता, सुव्यवस्थि, सुरक्षित तथा सुविधाजनक यातायात की योजना प्रस्तावित करने का संदर्भ तय किया है। समूह ने तात्कालिक तथा दीर्घकालिक दोनों दृष्टि से नियोजन की आवश्यकता को स्वीकार किया। परन्तु नगरीय यातायात की दुर्व्यवस्था तथा समस्या की विकरालता को ध्यान में रखते हुए तत्कालिक नियोजन की आवश्यकता को अधिक महत्व दिया।

उपसमूह में इस बात पर असहमति थी कि नगर की परिवहन योजना को नगर नियोजन के अभिन्न अंग के रूप में विकसित किया जाना चाहिए।

उपसमूह में इस बात पर चिन्ता व्यक्त की गई है कि इलाहाबाद नगर की परिवहन व्यवस्था अत्यन्त असंगठित एवं अनियोजित स्थिति में है इसके सुव्यवस्थित नियोजन को आवश्यकता को अपरिहार्य मानते हुए सम्भागीय परिवहन प्राधिकरण के साथ-साथ जिलाधिकारी की अध्यक्षता में गठित की गई। जिला परिवहन सलाहकार समिति को वैधानिक मान्यता देकर सक्रिय बनाया जाना चाहिए इसी संदर्भ में यह विचार भी आया कि नगर में संचालित सभी प्रकार के परिवहन माध्यमों के प्रतिनिधियों को सम्मिलित करते हुए नगरीय परिवहन प्रकोष्ठ की भी स्थापना की जानी चाहिए जो दिन प्रतिदिन उठने वाली यातायात समस्याओं को सुझा सकने का दायित्व निभा सके। सिद्धान्त रूप में यह स्वीकारते हुए कि सात सीट वाले टैम्पो, विक्रम नगरीय परिवहन के लिए अभिशाप है। उपसमूह ने उनके विकल्प तलाशे जाने पर बल दिया। इस दिशा में उपसमूह में गम्भीर चिन्तन किया है। यह माना गया है कि यद्यपि टैम्पो/विक्रम आज नगर में यातायात के सस्ते व सुविधाजनक साधन हैं तथा पर्याप्त मात्रा में रोजगार सृजन की क्षमता रखते हैं

फिर भी उन्हें हटाया जाना व्यवस्थित नियोजन की दृष्टि से जरूरी है। समूह में आम सहमति से स्वीकार किया गया कि नगर में नगरीय बस सेवा संचालित किया जाना जरूरी है। नगरीय बस सेवा के संचालन को आर्थिक दृष्टि से लाभकारी बनाया जाना चाहिए समूह के सदस्यों की राय थी कि राज्य सरकारों की विभिन्न करों व शुल्क में छूट तथा अन्य प्रकार की रियायतें देकर निजी परिवहन चालकों को इस क्षेत्र में आकृष्ट करना चाहिए।

नगरीय बस सेवा के साथ टैम्पो टैक्सी के बीच सामन्जस्य बनाये रखने के उद्देश्य से नगर में यातायात को तीन श्रेणियों में बाँटने की सलाह दी।

प्रथम - प्रमुख सड़कों पर एक्सप्रेस बस सेवा।

द्वितीय - फीडर रूट्स पर मिनी बस सेवा।

तृतीय - सम्पर्क मार्गों तथा सँकरे मार्गों पर टैक्सी/जीप आदि। सेटेलाइट सेवायें उपलब्ध कराने वाली महानगरीय बसों को नगर के बाहर ही रोकने के लिए चार बस अड्डों की स्थापना की अनुशंसा की गयी।

नगर के प्रमुख पर्यटक स्थानों को जोड़ते हुए मुद्रिका बस सेवा संचालित करने की राय भी उभर कर आया।

नगर के कुछ प्रमुख स्थानों विशेष रूप से सूबेदार गंज तथा रामबाग में 'ओवर ब्रिज' बनाने की सलाह भी दी गयी ताकि अनावश्यक यातायात अवरोध न हो तथा कालिन्दीपुरम, देव प्रयाग आदिकालोनी तथा कौशाम्बी रोड को जी०टी० रोड से जोड़ा जा सके।

नगर के भीतर नगरीय बस, प्राइवेट, टैम्पो/टैक्सी के खड़ा करने के पार्किंग स्थल चिह्नित किये जायें तथा इनके लिए भी एक टर्मिनल बनाने का सुझाव दिया गया। नगर के भीतर बनने वाले भवनों निजी अथवा व्यवसायिक में पार्किंग स्थल की व्यवस्था सुनिश्चित की जाय।

यातायात सुरक्षा

समूह ने नगर में सड़कों पर होने वाली दुर्घटनाओं पर गम्भीर चिन्ता व्यक्त करते हुए इसके लिए मुख्य रूप से सड़कों पर घूमने वाले जानवरों कम उम्र के अप्रशिक्षित चालकों द्वारा वाहनों का संचालन, यातायात नियमों का व्यापक स्तर पर उल्लंघन ट्राफिक सिगनल यंत्रों का न होना आदि कारणों को चिह्नित किया।

इसके निदान के रूप में ट्राफिक सिग्नल यंत्रों को आधुनिक तकनीक से सुसज्जित करना। ड्राइविंग लाइसेंस के

क्रियान्वयन को सख्ती से लागू करना। विद्यालयों में यातायात नियमों की शिक्षा व प्रशिक्षण की व्यवस्था डेंग उद्योग को नगर के बाहर स्थानान्तरित करने का सुझाव दिया गया।

भू-उपयोग नियोजन

सड़कों पर अतिक्रमण को हटाया जाय तथा हटाये जाने के बाद उसे तत्काल यातायात में प्रयोग योग्य बनाया जाना चाहिए। सड़कों को अतिक्रमण से मुक्त बनाये रखने के लिए सम्बन्धित विभाग पी०डब्ल्यू०डी०, आई०एन०एन०, ए०डी०ए० को उत्तरदायी बनाया जाय। सड़कों पर गैर परिवहन प्रयोग चाहे निजी हो या सरकारी उसे समाप्त किया जाना चाहिए। इस दिशा में टेलीफोन विभाग, बिजली विभाग, प्रचार हेतु लगाये गये होर्डिंग आदि को हटा कर सड़कों को यातायात के लिए चौड़ा किया जाना चाहिए। इस दृष्टि से समूह ने चौराहों पर मूर्तियाँ आदि स्थापित करते समय यह ध्यान रखने की सलाह दी गयी कि वह सुचारू परिवहन में बाधा न हो अनुचित माना तथा उन्हे अतिक्रमण की श्रेणी में रखने की सलाह दी। सड़कों को सुधारे जाने, उन्हें चौड़ा करने, फुटपाथों को चिह्नित करने, डिवाइडर बनाये जाने की सलाह समूह द्वारा दी गयी।

दीर्घकालीन नियोजन

समूह ने रेल परिवहन को भी नगर-यातायात से जोड़ने की सलाह दी। नगरीय रेल सेवा विकसित करने की राय उभर कर आयी तथा साथ ही भूमिगत रेल पथ की सम्भावना तलाशे जाने का भी विचार समूह में रखा गया।

तत्कालिक दृष्टि से सुगम एवं सुव्यवस्थित यातायात को सुनिश्चित करने के लिए परिचालन की दृष्टि से यातायात नियमन एवं नियन्त्रण की नीति अविलम्ब लागू की जानी चाहिए। इस दिशा में श्री अशोक जैन ने प्रायोगिक तौर पर लागू करने के लिए विवेकानन्द मार्ग, जीरोरोड तथा जानसेनगंज चौराहे पर यातायात नियमन का एक प्रारूप अपने शोध-पत्र में प्रस्तुत किया जिसका समूह के सदस्यों ने समर्थन किया। वर्तमान सेमिनार में इलाहाबाद महानगर के अगले 20-25 में सम्भावित विकास की एक समन्वित रूपरेखा उभर कर आयी है। जिससे विदित होता है इलाहाबाद राजमार्गों के स्वरूप में बाईपासों के निर्माण तथा आबादी के नये क्षेत्रों तथा इलाहाबाद राष्ट्रीय जल मार्ग नं० 1 वर्गमील के बनाने के कारण महत्वपूर्ण परिवर्तन होगा।

अतः इलाहाबाद विकास के सम्भावित स्वरूप को ध्यान में रखते हुए व्यापक प्रतिभागिता के साथ अलग से एक गोष्ठी आयोजित की जानी चाहिए तथा परिवहन आवश्यकताओं का नवीनतम स्वरूप जानने के लिए सर्वे किया जाना चाहिए।

अध्याय - 6

वायुमण्डलीय प्रदूषण

परिभाषा :

पृथ्वी एक विशाल पारिस्थितिक तन्त्र है। इसमें कई छोटे-छोटे पारिस्थितिक-तन्त्र पाये जाते हैं। सभी पारिस्थितिक तन्त्रों में चाहे वह जलीय हो या स्थलीय, जीवीय (biotic) और अजीवीय (abiotic) घटक पाये जाते हैं। ये घटक आपस में एक दूसरे से सम्बन्धित रहते हैं और एक दूसरे को प्रभावित करते हैं अर्थात् अजीवीय-घटकों का प्रभाव जीवीय घटकों के जीवन पर पड़ता है और जीवीय-घटकों के कार्यकलापों का अभाव अजीवीय वातावरण पर पड़ता है। सभी पारिस्थितिक-तन्त्रों में हरे पौधे प्राथमिक उत्पादक (primary producers) के रूप में पाये जाते हैं जो इनमें CO_2 तथा C_2 का संतुलन बनाये रखते हैं। इनके अलावा पृथ्वी के पारिस्थितिक तन्त्र में अन्य सभी घटक संतुलित अवस्था में पाये जाते हैं। जब यह सन्तुलन किन्ही कारणों वश भंग हो जाता है तो पृथ्वी के मुख्य घटकों जैसे–वायु, जल एवं मिट्टी के भौतिक (physical), रासायनिक (chemical) एवं जैवीय (biological) लक्षणों में अवांछनीय परिवर्तन हो जाता है। इसका प्रभाव जीवधारियों पर पड़ता है जो प्रायः हानि-कारक ही होता है। यही परिवर्तन प्रदूषण (pollution) कहलाता है। इसका मुख्य कारण मानव है जो अपने स्वार्थ एवं सुख के लिये अनेकों ऐसे कार्य करता है जिससे वातावरण दूषित होता रहता है। प्रदूषण की परिभाषा निम्नलिखित ढंग से दी जा सकती है–

''वायु, जल एवं मिट्टी के भौतिक, रासायनिक और जैविक लक्षणों का वह अवांछनीय परिवर्तन जो मानव एवम् उससे सम्बन्धित लाभदायक जीवधारियों के जीवन, औद्योगिक संस्थानों की प्रगति एवं खेती आदि को हानि पहुँचाता है, प्रदूषण कहलाता है।''

"Pollution is an undesirable change in the physical, chemical and biological characteristics of air, water and soil which affects human life, lives of his related other useful living plants and animals, industrial progress, living condition and cultural assets etc."

प्रदूषकों के प्रकार (Kind of Pollutants)

प्रदूषक दो प्रकार होते हैं–

(1) जीवधारियों द्वारा क्षयकारी अथवा अपघटनीय।

(2) जीवधारियों द्वारा अक्षयकारी अथवा अनपघटनीय।

1. जीवधारियों द्वारा क्षयकारी अथवा अपघटनीय (Biodegradable or Decomposable)--ये वे कार्बनिक पदार्थ हैं जो सूक्ष्म जीवधारियों (micro-organisms) द्वारा अपघटित होकर अपने हानिकारक (विषाक्त) प्रभाव को समाप्त कर देते हैं। जैसे–घरों की नालियों से निकला हुआ वाहितमल (sewage), पौधों एवं जन्तुओं के मृत-अवशेष तथा कूड़ा-करकट आदि। इन पदार्थों की एक निश्चित मात्रा ही सूक्ष्म जीवधारियों (कवक एवम् जीवाणु) द्वारा अपघटित हो पाती हैं। जब ये अधिकता में पाये जाते हैं तो इनका अपघटन करने में सूक्ष्म जीवधारी असमर्थ होते है और ये पदार्थ वातावरण में प्रदूषण का कारण बन जाते है अर्थात् प्रदूषण फैलाते हैं।

2. जीवधारियों द्वारा अक्षयकारी अथवा अपघटनीय (non-biodegradable or non-decomposable)--ये वे पदार्थ है जो सूक्ष्म जीवधारियों द्वारा अपघटित नहीं होते और प्रारम्भ से ही हानिकारक होते हैं, जैसे—एल्यूमीनियम, लोहा, कांच आदि धातुओं के टुकड़े, पारे के लवण (mercury salts) तथा DDT व फीनोल आदि रासायनों के यौगिक।

प्रदूषण के क्षेत्र (Areas of Pollution)

पृथ्वी के भौतिक वातावरण निम्नलिखित तीन भागों में बाँटा गया है जिनमें प्रदूषण होता रहता है—

1. स्थल मंडल (Lithosphere)—यह वह स्थलीय भाग है जिससे पौधों को आवश्यक खनिज लवण प्राप्त होते हैं। इसके अन्तर्गत चट्टानें, मिट्टी तथा रेत आदि मुक्त वातावरण आता है।

2. जल मण्डल (Hydrosphere)—यह पृथ्वी का स्थल मण्डल पर उपस्थित वह जलीय भाग है जिससे पौधे व अन्य जीवधारी अपने जीवन को चलाने के लिये जल प्राप्त करते हैं। इसके अन्तर्गत समुद्र, नदियाँ, तालाब, झरने, गड्ढे, खाड़ियाँ, कुयें व अन्य जलाशय आदि आते हैं।

3. वायुमंडल (Atmosphere)—यह वह वायुवीय भाग है जो स्थल एवम् जल मण्डल के ऊपर लगभग 200 मील तक फैला रहता है। इसके अन्तर्गत विभिन्न प्रकार की गैसें जैसे आक्सीजन, कार्बनडाई आक्साइड तथा नाइट्रोजन आदि आती हैं। ये गैसें एक निश्चित अनुपात एवम् संतुलित मात्रा में पाई जाती हैं।

स्थल, जल एवम् वायुमण्डल तीनों मण्डल (biosphere) से सम्बन्धित रहते हैं। जीवमण्डल पृथ्वी का वह भाग है जिसमें जीवधारी निवास करते हैं।

प्रदूषण के प्रकार (Types of Pollution)

प्रदूषण मुख्य रूप से पाँच प्रकार होता है—

1. वायु प्रदूषण (Air pollution),
2. जल प्रदूषण (Water pollution),
3. मृदीय प्रदूषण (Soil pollution),
4. ध्वनि प्रदूषण (Sound or Noise pollution),
5. रेडियोधर्मी प्रदूषण (Radioactive pollution)।

वायु प्रदूषण

सभी जीवधारियों को जीवित रहने के लिए स्वच्छ वायु की आवश्यकता होती है, जो वायुमण्डल में पायी जाती है। वायुमण्डल एक गैसीय आवरण है जो पृथ्वी को चारों तरफ से घेरे हुए है तथा वायु विभिन्न गैसों का यात्रिक मिश्रण है इनमें नाइट्रोजन (78.09%), आक्सीजन (21.0%), कार्बन डाईआक्साइड (0.03%), आर्गन (0.93%) का योगदान है। इसके अलावा निऑन क्रिप्टान, हीलियम, हाइड्रोजन, जेनान, ओजोन आदि गैसें भी वायुमण्डल में मौजूद हैं। आक्सीजन का प्रयोग जीवधारियों की श्वसन क्रिया में होता है। इसमें कार्बनिक खाद्य पदार्थों (कार्बोहाइड्रेटस, वसा एवं प्रोटीन) का आक्सीकरण होता है। फलस्वरूप CO_2 गैस निकलती है। CO_2 का प्रयोग हरे पौधे प्रकाश संश्लेषण द्वारा अपने भोजन के निर्माण में करते हैं। इस प्रकार वातावरण में O_2 व CO_2 का संतुलन बना रहता है और इनकी मात्रा व अनुपात भी हर समय निश्चित बनी रहती है। एक व्यक्ति प्रतिदिन जितनी वस्तुओं को ग्रहण करता है उसका लगभग 80% वायु का होता है। एक व्यक्ति प्रतिदिन 22,000 बार सांस लेता है। इस तरह एक व्यक्ति प्रतिदिन आक्सीजनयुक्त वायुमण्डल से 35 गैलन या 16 किलोग्राम वायु का सेवन करता है।

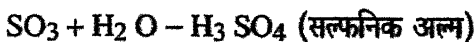
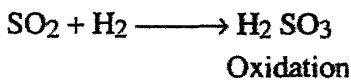
इस प्रकार मानव एवं अन्य जीवधारियों के लिए स्वच्छ वायु की आवश्यकता होती है जब किन्हीं कारणों से वायुमण्डल की गैसों की इस मात्रा एवम् अनुपात में अवांछनीय परिवर्तन हो जाता है तथा वायु इन गैसों के अतिरिक्त कुछ अन्य विषाक्त गैसें मिल जाती हैं तो इसे वायु प्रदूषण कहते हैं।

प्रदूषकों के प्रभाव (Effects of Pollution)

(i) SO_2—वायु प्रदूषकों में सबसे ज्यादा हानिकारक SO_2 है। SO_2 से मानव में विभिन्न प्रकार की बीमारियाँ, जैसे-दमाँ (asthma), खाँसी, फेफड़ों के रोग, ब्रोंकाइटिस आदि हो जाती हैं। कारखानों की चिमनियों से निकली SO_2 गैस वातावरण की नमी को अवशोषित करके H_2SO_4 अम्ल बनाती हैं जिसके प्रभाव से पौधों की पत्तियों के किनारे तथा नसों के मध्य का स्थान सूखने लगता है।

$$SO_2 + H_2 \longrightarrow H_2SO_3$$

Oxidation

$$SO_3 + H_2O - H_3SO_4 \text{ (सल्फनिक अल्म)}$$

SO_2 सल्फ्यूरिक अम्ल की सान्द्रता बढ़ने पर पादप कोशिकाओं में प्रकाश संश्लेषण एवं उपपंचायी क्रियाओं की दर कम हो जाती है, प्लाज्मा झिल्ली टूट जाती है, हरित लवक नष्ट हो जाते हैं, जीवधारियों की वृद्धि कम हो जाती है एवम् मनुष्य की श्वसन-नली फेफड़ों को क्षति पहुँचाती है। SO_2 पत्थरों, कागजों व स्टील आदि के कारखानों को हानि पहुँचाती हैं क्योंकि ये सभी वस्तुएँ SO_2 से नष्ट हो जाती हैं।

(ii) CO — इसमें क्षय रोग (T.B.) फेफड़ों के केन्सर (Jung's cancer), दमा (asthma) आदि बीमारियाँ होती है।

(iii) NO — रक्त में आक्सीजन ग्रहण करने वाले की क्षमता को घटाती है।

(iv) ओजोन (O_3)–ओजोन से खाँसी सीने में जलन तथा आँख के रोग हो जाते है। इसमे कपड़ों व रबर आदि को भी हानि पहुँचती हैं।

(v) बेजीन (benzene) व पायरीन (pyrene) के अणु कैंसर जैसे भंयकर रोग उत्पन्न करते हैं।

(vi) एस्बेस्टास (asbestos) के कण कैंसर व यकृत (liver) की बीमारियाँ उत्पन्न करते हैं।

(vii) फार्बन के कण व धुआँ आदि क्षयरोग व कैन्सर उत्पन्न करते हैं।

(viii) धूल व धुयें में उपस्थित सीसे (lead) के कण मनुष्य के शरीर में पहुँच कर नाड़ी-संस्थान के रोग उत्पन्न करते हैं।

(ix) कैडमियम (Cd) के कण श्वसन-विष (respiratory poison) की तरह कार्य करते हैं। ये ह्रदय-सम्बन्धी रोग उत्पन्न करते हैं व रक्त-दाब (blood pressure) बढ़ाते हैं।

(x) प्रदूषित वायु मनुष्यों में त्वचा रोग, एक्जिमा, मुहांसे व एन्थाक्स आदि उत्पन्न करती हैं।

(xi) लोहे की खानों में कार्य करने वाले मजदूरों की लौह-सकितमयता (sidosilicosis) नामक रोग हो जाता है जो लोह धूल में सिलिका धूल के मिल जाने के कारण होता है।

(xii) जिंक, टिन व क्रोमियम आदि के कणों से भी शारीरिक रोग उत्पन्न होते हैं।

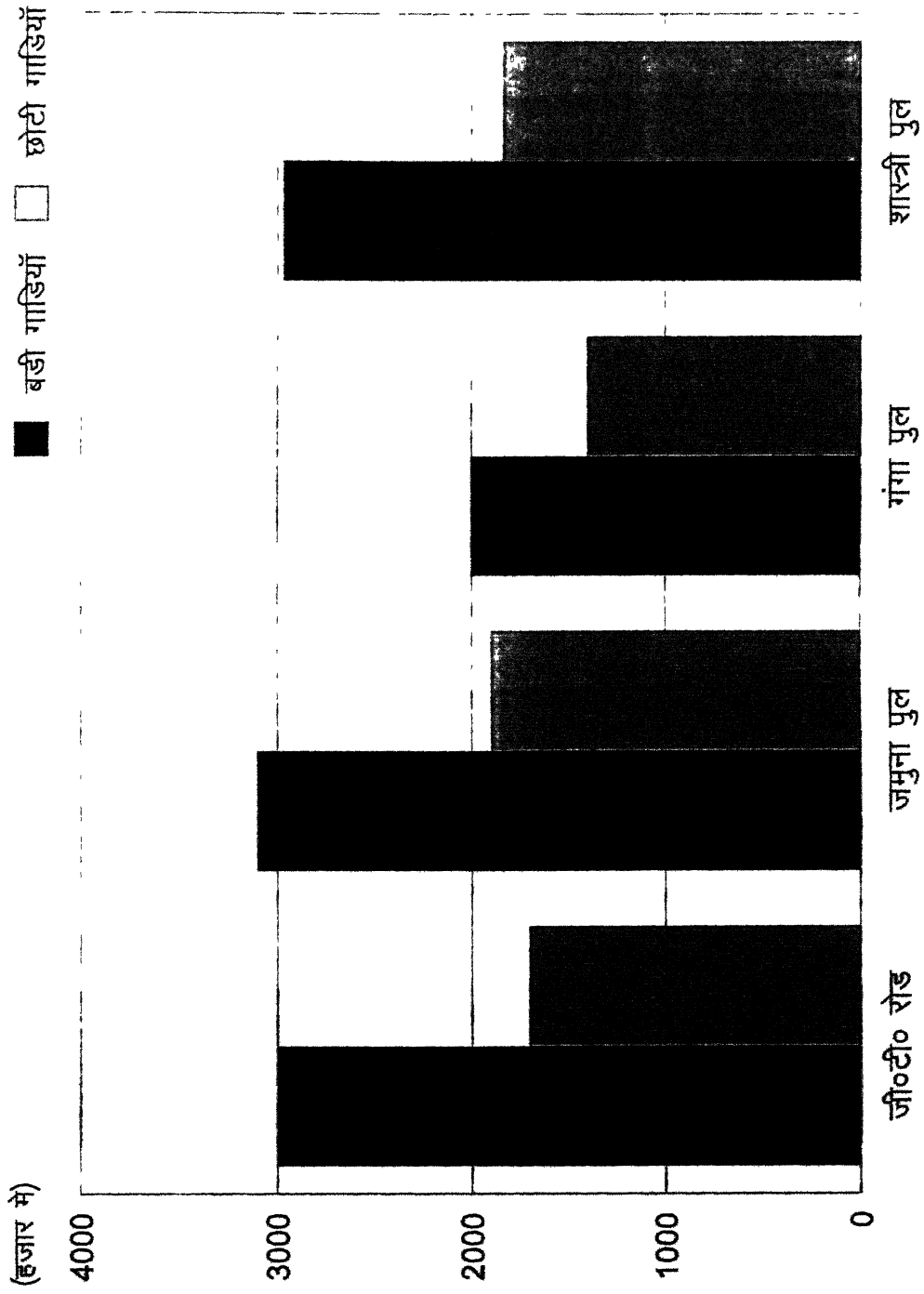
वायु प्रदूषण मुख्य रूप से गैसीय, ठोस तथा तरल कणों वाले प्रदूषणों द्वारा होता है। वायु के प्रदूषणों में प्रमुख हैं– कार्बन-डाइआक्साइड, फ्लूरो कार्बन, नाइट्रोजन आक्साइड, सल्फर कम्पाउण्डस, अपशिष्ट उष्मा, जलवाष्प अमीनिया, हाइड्रो–कार्बन, मेथिल ब्रोमाइड, क्रिप्टान–85 एथरोसौल आदि। **उल्लेखनीय है कि प्राकृतिक स्रोतों से उत्पन्न प्रदूषणों (यथा- ज्वालामुखी धूलि तथा राख, वायु द्वारा उड़ाई गयी धूल, वस्तुओं के सड़ने-गलने से निस्सृत दुर्गन्ध तथा फूलों के पराग आदि) द्वारा वायु का प्रदूषण अधिक महत्वपूर्ण नहीं होता है क्योंकि एक तरफ तो प्रकृति अपने होम्योस्टेटिक प्रक्रिया द्वारा इन प्रदूषणों को आत्मसात कर लेती है और दूसरी तरफ प्राकृतिक स्रोतों वाले प्रदूषणों का वायु विश्व के समस्त वायुमण्डल में वितरण कर देती हैं। इसके विपरीत मानव जनित वायु प्रदूषण स्थान विशेष के वायु-मण्डल में ही केन्द्रिय होते हैं। (यथा विश्व के अत्यधिक औद्योगिकृत एवं नगरीकृत क्षेत्रों में) जिस कारण मानव जनित वायु प्रदूषण अधिक हानिकारक होता है।**

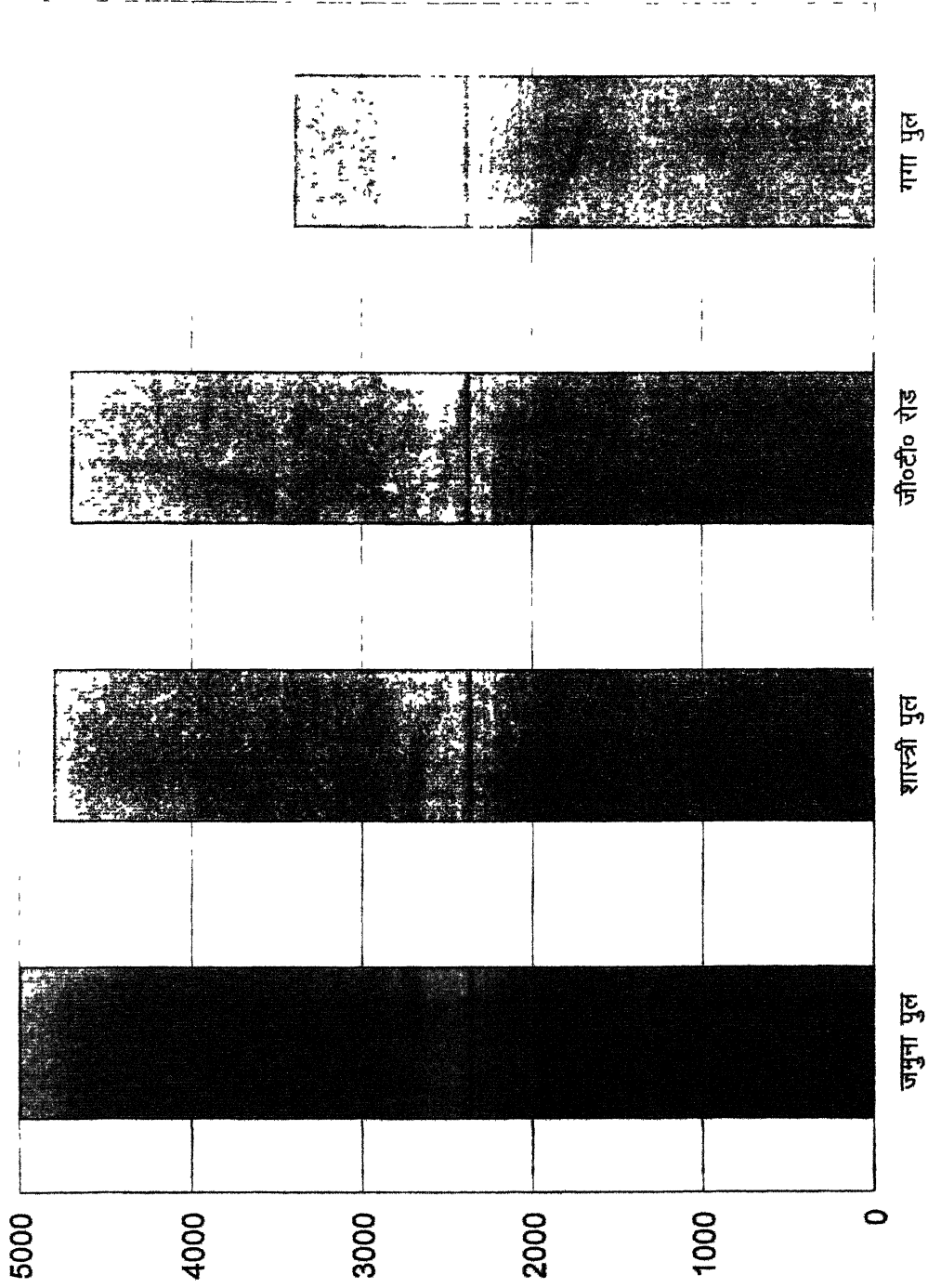
इलाहाबाद नगर के शहरी क्षेत्र का अध्ययन करने मे यह ज्ञात हुआ कि शहर मे वायु प्रदूषण का मुख्य स्रोत स्वचालित वाहन है। उक्त शहर में लगभग 18555 गाड़िया प्रतिदिन भ्रमण करती रहती है। इनमें ट्रकों तथा लौरी की संख्या लगभग 17900 है। जो कि प्रतिदिन शहर के बाहर आती जाती हैं। इसके अलावा 118 बसें तथा 480 टैक्सियों की संख्या हैं जो कि सिर्फ शहर के अन्दर ही चक्कर लगाती रहती हैं। इन सभी वाहनों के चलने के कारण अधिक मात्रा में पेट्रोल तथा डीजल जलता है। जिससे विभिन्न प्रकार की जहरीली गैसें निकलती हैं जो कि हमारे शहरी वातावरण को बुरी तरह दूषित कर देते है। इन गैसों में प्रमुख है- कार्बन मोनो आक्साइड (जो कि वायुमण्डल में स्थित वायु प्रदूषणों के 50 प्रतिशत भाग का प्रतिनिधित्व करती हैं), कार्बन डाइआक्साइड, क्लोरोफ्लोरो कार्बन, मिथेन, सल्फर डाइआक्साइड तथा नाइट्रोजन के आक्साइड आदि। उपरोक्त गैसों की अधिकता से ओजोन परत का क्षरण होता है।

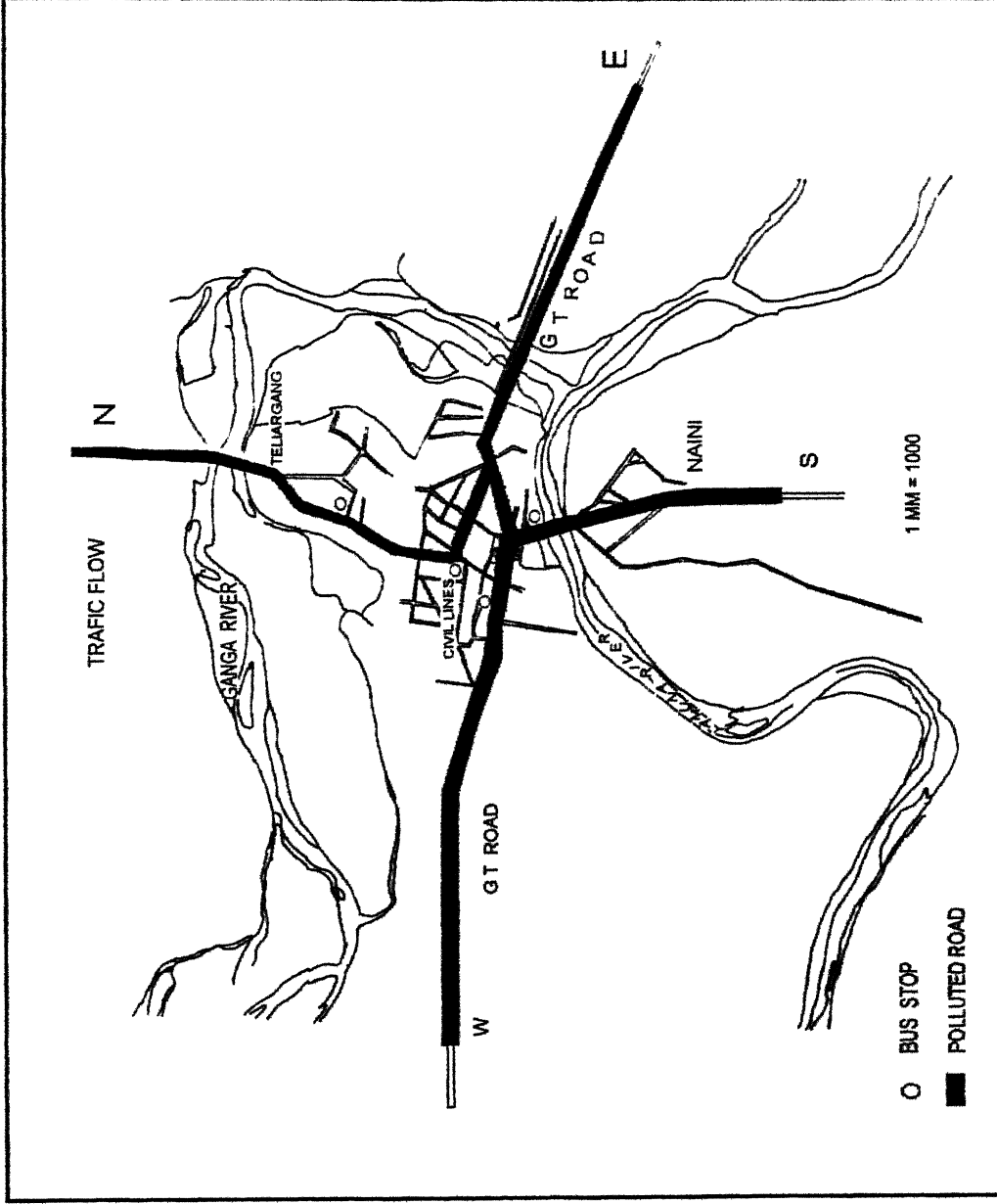
इलाहाबाद नगर में ज्यादातर वायु प्रदूषण इन्ही वाहनों द्वारा होता है। ये वाहन शहर के केन्द्रीय भाग चौक तथा उसके आस-पास के क्षेत्रों में ज्यादा चलते हैं। इसके अलावा कुछ अन्य प्रमुख क्षेत्र है जो दूषित वातावरण की चपेट में आते हैं। ये हैं रामबाग, दारागंज, मानसरोवर, सिविल लाइन, गोविन्दपुर, तेलियरगंज, बहादुरगंज, मुट्ठीगंज, कीटगंज, करैली, खुल्दाबाद, सुलेम सराय आदि इलाहाबाद शहर में ज्यादातर वाहन जी०टी० रोड पर चलते हैं। इस रोड पर ट्रकों की संख्या अधिक रहती है। इसके अलावा स्टैनली रोड पर छोटी तथा बड़ी गाड़ियों की भरमार रहती है। उक्त वाहनों के अतिरिक्त शहर में रेल गाड़ियों की संख्या भी अधिक है। दी जक्शन होने के कारण प्रतिदिन गाड़ियॉ चारों दिशाओं की ओर आवागमन करती रहती हैं। मुख्य जंक्शन चौक के पास है तथा दूसरा प्रयाग स्टेशन है। जो कि एलनगंज क्षेत्र के अन्तर्गत आता है। इसके द्वारा भी भारी मात्रा में धुए का विसर्जन होता है, जो वायु को दूषित करने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाते हैं।

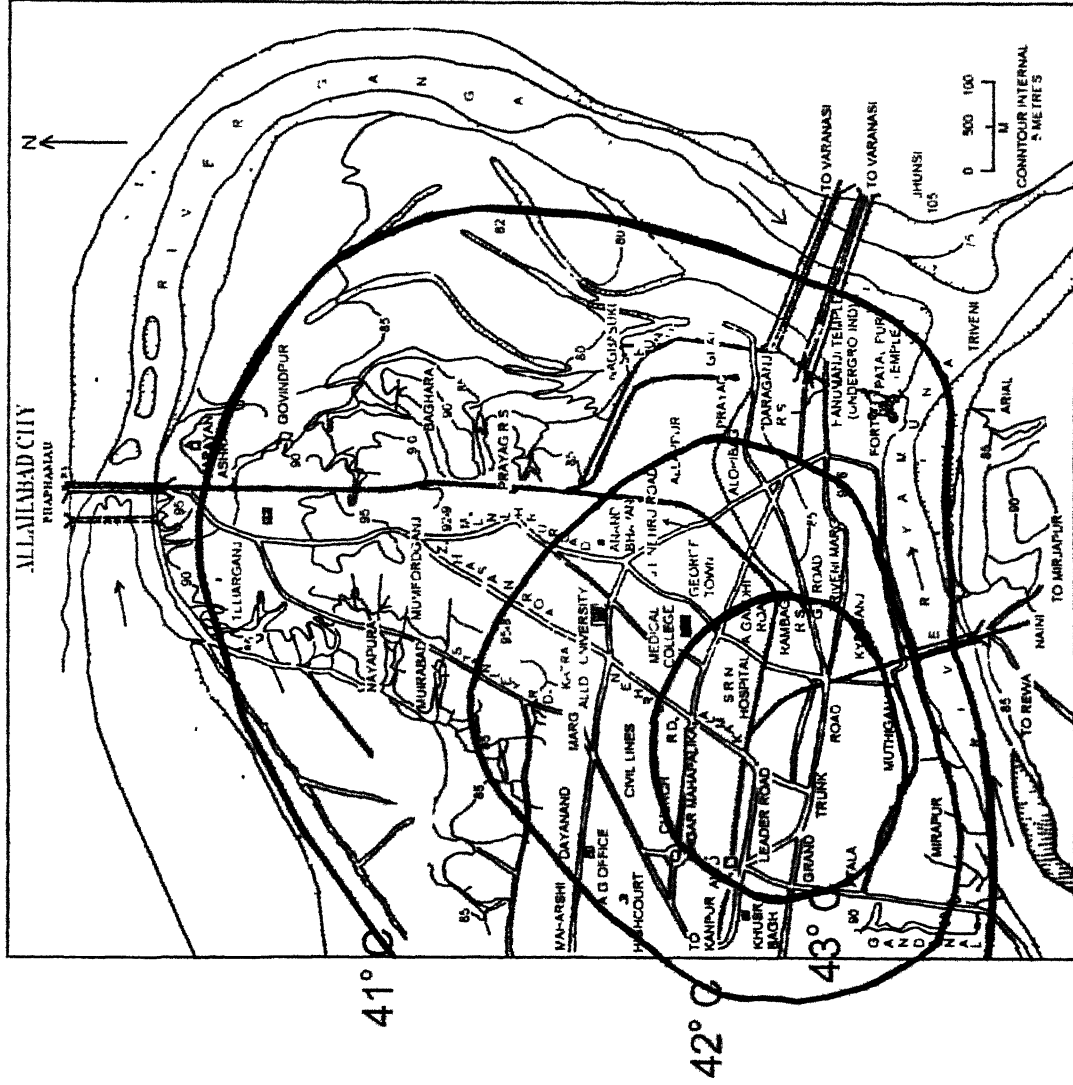
इस प्रकार शहर का केन्द्रीय भाग बाहरी क्षेत्र की अपेक्षा अधिक गर्म होता है। फलस्वरूप ऊष्माद्वीप एवं प्रदूषण गुम्बद का निर्माण होता है। अधिक ताप के कारण शहर की पक्की ईटों के ढॉचे अपने अन्दर ऊष्मा को ग्रहण कर लेते हैं और इसी ऊष्मा के कारण रात के समय काफी गर्मी महसूस होती है। इसी बढ़ते तापमान को ऊष्मा द्वीप कहते हैं। इसका प्रभाव तभी कम होता है जब तेज हवायें चलती हैं।

स्वचालित वाहनों से उत्सर्जित धुँए आदि नगर के ऊपर करीब 1000 मीटर की ऊँचाई पर एक मोटी परत बनाते हैं। प्रदूषकों की इस मोटी परत को प्रदूषण गुम्बद कहते हैं। ये मोटी परत नगरीय जलवायु को कई तरह से प्रभावित करती हैं। प्रदूषण-गुम्बद का निर्माण सी०बी०डी० एरिया तथा उसके आस-पास के क्षेत्र में ही होता है। इस प्रकार इलाहाबाद शहर में लगातार तापमान की वृद्धि हो रही है। यदि समय रहते इसे नहीं रोका गया तो भविष्य में बहुत अधिक भयावह स्थिति हो जायेगी।

शहर में गाड़ियों की संख्या
(हजार मे)
बडी गाडियॉ
छोटी गाडियॉ
4000
3000
2000
1000
0
जी०टी० रोड
जमुना पुल
गंगा पुल
शास्त्री पुल

मानचित्र सख्या 6.1

गाड़ियों की संख्या
(हजार में)
इलाहाबाद शहर के कुछ प्रमुख प्रदूषित क्षेत्र
5000
4000
3000
2000
1000
0
जमुना पुल
शास्त्री पुल
जी०टी० रोड
गगा पुल

मानचित्र सख्या 6.2

इलाहाबाद शहर की मुख्य प्रदूषित सड़कें

मानचित्र संख्या 6.3

इलाहाबाद शहर में समताप रेखायें

मापा गया तापमान

दिनाक 3-6-2001

समय 1 50 P M

मानचित्र संख्या 6.4

वाहनों का आवागमन

कचेहरी टैक्सी स्टैन्ड से आस-पास की क्षेत्रों में जाती हुई टैक्सियों, टैम्पों की संख्या एवं एक दिन की बारम्बारता

क्षेत्र	टैक्सी संख्या	बारम्बारता
(1) कचेहरी से तेलियरगंज, गोविन्दपुर	48	48 × 4 = 192
" " मानसरोवर	55	55 × 4 = 220
" " पानी की टंकी, सुलेमसराय	50	50 × 4 = 200
" " रेलवे स्टेशन	60	60 × 4=240
(2) रेलवे स्टेशन से सुलेम सराय	120	120 × 2=240
(3) मानमरोवर से नैनी	50	50 × 2=100
मानसरोवर से दारागंज, रामबाग	100	100 × 2=200
	योग = 483	

इलाहाबाद नगर के बाहर जाने वाले वाहनों की प्रतिदिन की संख्या

क्षेत्र	बड़े वाहनों की संख्या	छोटे वाहनों की संख्या	योग
(1) शास्त्री पुल	2965	1835	4800
(2) गंगापुल (तेलियर गंज)	2000	1400	3400
(3) यमुना पुल	3100	1900	5000
(4) जी०टी० रोड (सुलेमसराय)	3000	1700	4700
		महायोग	17900

कचेहरी बस स्टैन्ड से आस-पास के क्षेत्रों में जाती हुई बसों की संख्या
एक-एक दिन की बारम्बारता

	क्षेत्र		बसों की संख्या	बारम्बारता
(1)	कचेहरी	से सुलेम सराय	40	40 × 4 = 160
	"	" कैरैली	5	5 × 4 = 20
	"	" स्टेशन	15	15 × 4 = 60
	"	" मानसरोवर	20	20 × 4 = 80
	"	" दारागंज	13	13 × 4 = 52
	"	" नैनी	20	20 × 4 = 80
	"	" हाईकोर्ट	5	5 × 4 = 20
(2)	स्टेशन	मे सुलेमसराय	15	15 × 4 = 60
	"	" जीरो रोड	35	35 × 4 =140
	"	" हाई कोर्ट	5	5 × 4 =20
	"	" दारागंज	7	7 × 4 =28
			योग = 180	

शोधकर्ता द्वारा 1999 सर्वेक्षण से प्राप्त इलाहाबाद शहर के मुख्य मार्गों पर गाड़ियों की संख्या

Kutchery

Time	Two Wheelers		Three Whelers		Four Wheelers		Bus and other	
	Teliyerganj to Kutchery	Kutchery to Teliyerganj	Teliyerganj to Kutchery	Kutchery to Teliyerganj	Teliyerganj to Kutchery	Kutchery to Teliyerganj	Teliyerganj to Kutchery	Kutchery to Teliyerganj
9 – 10	691	330	170	156	70	69	43	39
10 – 11	569	431	175	149	77	84	82	76
11 – 12	469	282	80	157	148	189	50	46
12 – 1	459	244	64	69	68	73	44	41
1 – 2	407	220	75	70	32	34	23	22
2 – 3	—	—	—	—	—	—	—	—
3 – 4	688	326	85	80	46	49	41	38
4 – 5	988	446	100	94	48	63	38	35

Subzi Mandi

Time	Two Wheelers		Three Whelers		Four Wheelers		Bus and other	
	Teliyerganj to Kutchery	Kutchery to Teliyerganj	Teliyerganj to Kutchery	Kutchery to Teliyerganj	Teliyerganj to Kutchery	Kutchery to Teliyerganj	Teliyerganj to Kutchery	Kutchery to Teliyerganj
9 – 10	307	386	88	55	35	35	10	5
10 – 11	412	531	98	65	50	43	8	5
11 – 12	469	610	100	65	66	56	6	3
12 – 1	385	494	85	65	65	59	6	3
1 – 2	495	581	85	61	56	49	7	4
2 – 3	—	—	—	—	—	—	—	—
3 – 4	397	487	53	49	45	39	5	4
4 – 5	402	516	60	51	42	39	4	3

Commisioner's Bunglow

Time	Two Wheelers		Three Whelers		Four Wheelers		Bus and other	
	Teliyerganj to Kutchery	Kutchery to Teliyerganj	Teliyerganj to Kutchery	Kutchery to Teliyerganj	Teliyerganj to Kutchery	Kutchery to Teliyerganj	Teliyerganj to Kutchery	Kutchery to Teliyerganj
9 – 10	337	521	75	90	56	48	26	19
10 – 11	319	489	60	80	57	47	30	20
11 – 12	315	482	63	63	51	44	38	25
12 – 1	226	324	63	62	59	50	35	23
1 – 2	290	440	45	56	69	59	39	25
2 – 3	—	—	—	—	—	—	—	—
3 – 4	208	293	47	55	59	50	36	24
4 – 5	282	424	58	70	49	41	26	15

ध्वनि प्रदूषण

परिभाषा

किमी भी वस्तु से जनित मामान्य आवाज को ध्वनि कहते हैं। जब ध्वनि की तीव्रता अधिक हो जाती है तथा जब वह कानों को प्रिय नहीं लगती है नो उसे शोर कहते हैं। इस प्रकार उच्च तीव्रता वाली ध्वनि अर्थात् अवांछित शोर के कारण मानव वर्ग में उत्पन्न अशान्ति एवं बेचैनी की दशा को ध्वनि प्रदूषण कहते हैं। आवाज का जन्म प्राकृतिक एवं मानव जनित दोनों स्रोतों से होता है।

1 प्राकृतिक ध्वनि प्रदूषण,

2. कृत्रिम ध्वनि प्रदूषण।

1. प्राकृतिक ध्वनि प्रदूषण प्राकृतिक स्रोतों से उत्पन्न होती है, यथा बादलों की गरज, उच्च वेग वाली वायु, उच्च तीव्रता वाली जलवर्षा उपलवृष्टि, जल प्रभाव आदि।

प्राकृतिक स्रोतों से उत्पन्न ध्वनि प्रदूषण व्यापक, छिटपुट, विपुल या विरल हो सकता है।

2. कृत्रिम ध्वनि प्रदूषण मानव कार्यों द्वारा उत्पन्न तीव्रता वाली आवाजों के कारण उत्पन्न होता है। इस तरह के कृत्रिम ध्वनि प्रदूषण को सामान्यता मात्र ध्वनि प्रदूषण ही कहते हैं। इस तरह के ध्वनि प्रदूषण की तीव्रता तथा विस्तार में बढ़तें नगरीकरण एवं औद्योगिकरण के फलस्वरूप निरन्तर वृद्धि होती जा रही है।

उल्लेखनिय है कि अन्य प्रदूषणों के समान ध्वनि का उसके उत्पत्ति स्रोत से दूर स्थानों तक वहन नहीं किया जा सकता है। इसका सान्द्रण भी नहीं होता है।

ध्वनि प्रदूषण के स्रोत

यहाँ पर ध्वनि प्रदूषण स्रोत का वर्गीकरण ग्रामीण क्षेत्र और नगरीय क्षेत्रों के आधार पर किया जा रहा है।

1. ग्रामीण क्षेत्र स्रोत

ग्रामीण स्रोतों से न्यूनतम ध्वनि प्रदूषण होता है क्योंकि वहाँ पर अधिक शोर उत्पन्न करने वाले कारखानों वाहनों, नगरीय भीड़-भाड का अभाव होता है। ग्रामीण क्षेत्रों में कुछ अवसर अवश्य होते हैं। जब शोर सामान्य ध्वनि स्तर से अधिक हो जाता है जैसे—त्योहारों के समय, शादी विवाह के समय, मृत्यु शोक, चुनाव प्रचार, झगड़ा झंझट, मेला आदि के समय। इसके अलावा गाँवों में हमेशा कुस्ती, डीजल युक्तपम्पिंग सेट, आटा चक्की आदि स्रोतों से अधिक ध्वनि उत्पन्न होती है। जिस कारण वातावरण कुछ अशान्त सा हो जाता है।

2. नगरीय स्रोत

नगरीय स्रोत के अन्तर्गत (i) स्वचालित वाहनों (मोटर साइकिल, स्कूटर, टैम्पो, टैक्सी, कार, लारी, ट्रक, बस रेलगाड़ी आदि) तथा वायुयानों (ii) राकेटो (iii) प्रतिरक्षा से सम्बन्धित प्रयोगों, शूटिंग, तोपो, गोलाबारी विस्फोट आदि (iv) फेरीवाले (v) सब्जी फल की मण्डी (vi) चुनाव प्रचारों (vii) धार्मिक प्रचारों (viii) सांस्कृतिक कार्यक्रमों (ix) विभिन्न प्रकार के विज्ञापन (x) त्योहार मेला आदि इसके अलावा नगरों तथा कस्बों में लाउडस्पीकर शोर उत्पन्न करने वाले सबसे अधिक सिरदर्द स्रोत हैं। नगरों में कारखानों के द्वारा उच्चतम स्तर के ध्वनि प्रदूषण फैलते हैं।

इलाहाबाद नगर में नगरीय क्षेत्र का ध्वनि प्रदूषण स्रोत

इलाहाबाद नगर के शहरी क्षेत्र का अध्ययन करने से यह ज्ञात हुआ कि इन स्थानों पर चलने वाले स्वचालित वाहन सबसे अधिक अर्थात उच्चतम स्तर के ध्वनि प्रदूषण उत्पन्न करते हैं जिससे पूर्ण शहरी माहौल अशान्त रहता है। ये वाहन न केवल ध्वनि प्रदूषण उत्पन्न करते हैं बल्कि वायु प्रदूषण को भी जन्म देते हैं। अतः हमारे वातावरण को अशान्त तथा दुखद पूर्ण बनाने में इन वाहनों का महत्व पूर्ण योगदान होता है।

इलाहाबाद नगर के शहरी क्षेत्र में चार बस स्टैण्ड तथा टैक्सी स्टैण्ड हैं जहाँ से वाहन विभिन्न मार्गों द्वारा सारा दिन पूरे शहर में भ्रमण करते रहते हैं। ये चार वाहन स्टैण्ड हैं :

1. कचेहरी,
2. मानसरोवर,
3. सिविल लाइन,
4. रेलवे स्टेशन।

1. कचेहरी स्टैण्ड

कचेहरी से प्रतिदिन 210 टैक्सीयाँ शहर के विभिन्न स्थानों पर भ्रमण करती रहती हैं। ये स्थान इस प्रकार है:– कचेहरी से तेलियरगंज, मानसरोवर, पानी की टंकी रेलवे स्टेशन।

2. रेलवे स्टैण्ड

रेलवे स्टेशन से प्रतिदिन करीब 120 टैक्सियाँ सुलेम सराय की ओर जाती हैं। जिनकी बारम्बारता लगभग 240 होती हैं। प्रत्येक टैक्सी औसत 2 बार चक्कर लगाती हैं।

3. मानसरोवर

मानसरोवर से नैनी को प्रतिदिन लगभग 50 टैक्सियाँ जाती हैं जिनकी बारम्बारता करीब 100 बार होती हैं। इसी तरह मानसरोवर से दारागंज रामबाग को भी 100 के आस-पास टैक्सियाँ चलती हैं। इनकी बारम्बारता भी करीब 200 बार के लगभग है। एक टैक्सी औसत -2 चक्कर लगाती है। इनकी संख्या तथा बारम्बारता अग्रलिखित तालिका से स्पष्ट हो जायेगी।

इसी प्रकार बसें भी शहर के विभिन्न भागों में आवागमन करती रहती हैं।

1. कचेहरी से सुलेमसराय, करैली, स्टेशन, मानसरोवर, दारागंज, नैनी, हाईकोर्ट आदि स्थानों पर चक्कर लगाती रहती हैं। इनकी संख्या 118 के लगभग है। जिनमें प्रत्येक की बारम्बरता औसत 4 बार है।

2. रेलवे स्टेशन से सुलेम सराय, जीरो रोड, हाईकोर्ट, दारागंज की करीब 62 बसे प्रतिदिन चलती है। जिनकी बारम्बारता भी औसत 4 बार है।

इस प्रकार स्पष्ट होता है कि इन वाहनों से कितनी मात्रा में ध्वनि प्रदूषण फैलता है। एक चार पहिया वाहन औसतन 90 db आवाज उत्पन्न करता है।

इलाहाबाद नगर में प्रतिदिन करीब 18,563 वाहन चलते हैं। इनमें से 17,900 गड़ियाँ शहर को पार करती हैं। बाकी 663 छोटी गाड़ियाँ दिन भर शहर के अन्दर चक्कर लगाती रहती हैं।

इसका पूरा विवरण अग्रलिखित तालिका में दिया गया है।

ध्वनि प्रदूषण (Sound Pollution)

वातावरण में विभिन्न प्रकार की ध्वनि करने वाले यन्त्रों से उत्पन्न अत्यधिक ध्वनि द्वारा ध्वनि-प्रदूषण होता है। ध्वनि कारखानों की मशीनों, साइरन, भोपू, स्वचालित वाहनों जैसे-कार, स्कूटर, मोटर साइकिल, वायुयान, जेट-विमान, रेलगाड़ियों के इन्जन व अन्य पेट्रोल व डीजल से चलने वाली मशीनों जैसे जेनरेटर, चक्की का इन्जन आदि तथा लाउडस्पीकर व बाजों आदि से निकलती हैं। इनसे निकलने वाली ध्वनि तरंगें काफी तीव्र होती हैं और वातावरण में ध्वनि प्रदूषण करती हैं।

ध्वनि-प्रदूषण के प्रभाव

1 तीव्र गति वाली ध्वनि मे श्रवण शक्ति का ह्रास होता है।

2. ठीक प्रकार मे नींद नहीं आती जिससे नाड़ी संस्थान सम्बन्धी एवं भय-रोग हो जाते हैं।

3. कभी-कभी मनुष्य पागल हो जाता है।

4. कुछ ध्वनियाँ सूक्ष्म जीवाणुओं को नष्ट कर देती हैं जिससे मृत अवशेषों के अपघटन में बाधा पहुँचती है।

5 ध्वनि तरंगे जीवधारियों की उपापचयी क्रियाओं को भी प्रभावित करती हैं।

6 कुछ पौधों में ध्वनि तरंगों के कारण वृद्धि रुक जाती है।

7. तीव्र ध्वनि जन्तुओं के ह्रदय, मस्तिष्क एवं यकृत को भी नष्ट करती है।

ध्वनि प्रदूषण रोकने के उपाय

1 औद्योगिक कारखानों जैसे कपड़ा मिल, आटा के मिल आदि को शहरों से दूर खोला जाना चाहिये। अन्य ध्वनि उत्पन्न करने वाले कारखानों व मशीनों को बस्ती से दूर लगाना चाहिये।

2. स्वतः चालित यानों आदि का प्रयोग कम करना चाहिये।

3 शादी व अन्य खुशी के मौकों में लाउडस्पीकारों व बाजों आदि का प्रयोग कम अथवा नहीं करना चाहिये। इससे ध्वनि प्रदूषण को रोकने में सहायता मिलेगी तथा पैसे की बी बचत होगी जिसे दूसरे कामों में लगाया जा सकता है।

4 तीव्र ध्वनि उत्पन्न करने वाले पटाखों व आतिशबाजी का प्रयोग भी कम करना चाहिये। इनसे ध्वनि प्रदूषण होता है और आग लगने का भी भय रहता है।

5. आग्नेय शस्त्रो के प्रयोग एवं खरीद पर भी प्रतिबन्ध होना चाहिये।

जल प्रदूषण

इलाहाबाद

जल प्रदूषण निवारण तथा नियन्त्रण अधिनियम, 1974 की धारा 2(ङ) के अनुसार जल प्रदूषण का इस प्रकार संक्रमण या जल के भौतिक, रासायनिक या जैविक गुणों में इस प्रकार परिवर्तन या किसी (व्यापारिक) औद्योगिक बहिःस्राव का या किसी तरल वायु (व्यापारिक) ठोस वस्तु, वस्तु का जल में विसर्जन जिससे उच्च ताप हो रहा हो या होने की सम्भावना हो या लोक सुरक्षा को या घरेलू, व्यापारिक, औद्योगिक, कृत्रिय या अन्य वैद्यपूर्ण उपयोग को या पशु पौधों के स्वास्थ्य तथा जीव जन्तु को या जलीय जीवन को क्षतिग्रस्त करें। वे वस्तुएं एवं पदार्थ जो जल की शुद्धता एवं गुणों को नष्ट करती हो, प्रदूषक कहलाती है। जल-प्रदूषण का कारण घरेलू कूड़ा-कचरा का बहाया जाना, कारखानों से निकला गन्दा जल, शवों का बहाया जाना आदि।

पवित्र गंगा एवं यमुना नदियों के जल को भी मानव समुदाय ने प्रदूषण के भारी भार से थका दिया है। नगर के प्रमुख नालों एवं नालियों द्वारा इन नदियों मे प्रतिदिन 78,000 लीटर प्रदूषित गन्दे जल (या 11.2 मिलियन ली० प्रतिदिन) का विसर्जन होता है। लगभग 32.164 किलोग्राम प्रदूषण भार का प्रतिदिन गंगा एवं यमुना नदियों में प्रवेश होता है। इस प्रदूषण भार का 70% भाग (23,700 किलोग्राम) मात्र चार प्रमुख नालों (चाचर नाला, घाघर नाला, इमर्जेन्सी आउटफाल तथा मोरीगेट नालों) द्वारा नदियों तक पहुँचता जाता है। इलाहावाद स्थित गंगा प्रदूषण नियंत्रण इकाई द्वारा सीवेज जल तथा अपशिष्ट पदार्थों के रासायनिक विश्लेषण से प्रदूषण सम्बन्धी निम्न तथ्य प्रकाश में आये हैं।

PH=7.67 से 8.13; निलम्बित ठोस पदार्थ =155 से 469 मिली ग्रा० घुले ठोस पदार्थ =740 से 1145 मिलीग्राम, रासायनिक आक्सीजन माँग (COD)=2.08 से 4.80 मिलीग्राम, जैव आक्सीजन माँग (BOD)=1.36 से 3.40 मिलीग्राम, क्षारीयता (कैलसियम कार्बोनेट के रूप में)=428 से 688 मिलीग्राम, क्लोराइडस =92 से 140 मिलीग्राम सकल नाइट्रोजन =36 से 46 मिलीग्राम, सल्फेट =14 से 18 मिलीग्राम फास्फेट =4 से 5 मिलीग्राम।

(ये सभी प्रदूषण के भार प्रति लीटर जल में पाये गये हैं।) नगरीय प्रदूषणों के अलावा नैनी स्थित कारखानों के औद्योगिक अपशिष्टो को भी यमुना में बहाया जाता है।

फूलपुर स्थित रासायनिक खाद कारखानें (इफ्को) से प्रतिदिन 55,000 घन मीटर प्रदूषित जल का एक नाले के माध्यम से गंगा में विसर्जन कराया जाता है जिस कारण गंगा नदी का 16 किलोमीटर की दूरी तक प्रदूषण स्तर बढ़ जाता है।

सारणी - 6.1

विभिन्न नालों द्वारा लाये गये प्रदूषण की मात्रा (गंगा, यमुना में)

प्रदूषण स्रोत का नाम	नदी जिस में प्रदूषण होता है।	संगम से दूरी k.m.में	दूषित जल की मात्रा लाख ली० प्रतिदिन	प्रदूषण की मात्रा किग्रा० बी०ओ०डी० प्रतिदिन	प्रदूषण का प्रतिशत
घाघर नाला	यमुना	6 6	238 40	4768	17.00
चाचर नाला	यमुना	5.6	288.00	2768	20.50
इमरजेन्सी आउट फाल	यमुना	4.0	144.00	2880	10.20
गेट नं० 9 ड्रेन	यमुना	3.6	14.40	288	1.02
फोर्ट ड्रेन	यमुना	1.4	8.60	172	0.61
मोरी गेट नाला	यमुना	1.0	144.00	2880	10.20
दारागंज क्षेत्र की नालिया	गंगा	1.0	57.60	1152	4.10
एलनगंज नाला	गंगा	6.0	4.30	86.00	0.30
सलोरी नाला	गंगा	8.0	21.60	432	1.53
तेलियर गंज नाला	गंगा	12.0	8.60	172	0.60
रसूला बाद नाला	गंगा	13.0	50.40	1008	3.60
मवइया नाला	गंगा	4.0	72.00	1440	5.60
गेट नं० 13 ड्रेन	यमुना	3.1	43.20	864	3.07
सुलेम सराय क्षेत्र	गंगा	16.0	170.00	3400	12.08
फाफामऊ क्षेत्र	गंगा	13.0	50.00	1000	3.55
झूँसी	गंगा	3.0	70.00	1400	4.97
		योग =	1385.10	27702	98.45
		अन्य विविध	21.60	432	1.55
		महायोग	1406.7	28134	100.00

इलाहाबाद नगर का सर्वेक्षण करने मे ज्ञात हुआ कि इलाहाबाद में जल प्रदूषण का मुख्य स्रोत नगर में स्थित 13 बड़े नाले हैं जो शहर के विभिन्न क्षेत्रों से गन्दा जल, कूड़ा कचरा तथा अन्य प्रकार की गन्दगियाँ भारी मात्रा में गंगा तथा यमुना में प्रविष्ट करते है। यमुना नदी इलाहाबाद के एक बड़े क्षेत्र में पेय जल पूर्ति का साधन है किन्तु नगर का भौतिक विस्तार तथा आर्थिक क्रियाओं में वृद्धि के कारण इलाहाबाद को ये नदियाँ केवल पेय जल पूर्ति का स्रोत ही नही वरन नगर की गन्दगी ले जाने वाली स्रोत भी बन गई है। इलाहाबाद में 13 गन्दे नाले जो कि गंगा तथा यमुना नदियों में मिलते हैं और उनके जल को पूर्ण रूप से दूषित कर देते हैं। ये तेरह नाले इस प्रकार हैं :–

1. घाघर नाला, 2. चाचर नाला, 3. एमरजेन्सी आउट फाल, 4 नाला गेट नं० 9, 5 गेट नं० 13 आउट फाल, 6 किला नाला, 7 मोरी गेट या दारागंज नाला, 8 नागवासुकी दारागंज नाला, 9. ऐलनगंज नाला, 10. सलोरी नाला, 11. तेलियरगंज नाला, 12. राजापुर रसूलाबाद नाला, 13. मवैया नाला।

1. घाघर नाला

घाघर नाला में लूकरगंज, चक निरातुल पुरूषोत्तम नगर, निहालपुर, खुल्दाबाद, बख्शी बाजार, अटाला अत्तरसुइया, कल्याणी देवी, करैली, रसूलपुर, कोल्हनटोला, अकबरपुर, मीरापुर, दरियाबाद आदि क्षेत्र का पानी जाता है उक्त क्षेत्र शहर के अन्य क्षेत्रों मे अधिक घने बसे हैं इस कारण अधिक मात्रा में शहर का कूड़ा कचरा, मल जल आदि इस नाले के माध्यम से यमुना नदी में गिरते है। अतः नदी को दूषित कर देते हैं। इस नाले से प्रतिदिन करीब 4768 कि०ग्रा० प्रदूषण की मात्रा यमुना में मिलता है।

इस नाले से होने वाले प्रदूषण की मात्रा 17.00% है। इस नाले की दो शाखाये है घाघर नाला A तथा B।

2. चाचर नाला

चाचर नाला से सबसे अधिक प्रदूषण लगभग 20.50% होता है। जो कि अन्य नालों की अपेक्षा अधिक प्रदूषण स्रोत का वहा करता है। इससे प्रदूषण की मात्रा करीब 5760 कि० ग्रा० प्रतिदिन का है। फलस्वरूप इन अधिक प्रदूषण स्रोतों के माध्यम से यमुना का जल अधिक प्रदूषित हो जाता है।

इस नाले में मुट्ठीगंज, कटघर, कीडगंज, मालवीय नगर मोहत्सिमगंज, चाहचन्द, ललित नगर, बहादुरगंज, नखासकोना, रानी मण्डी, शाहगंज, शहराराबाग, आदि क्षेत्र का गन्दा जल सम्मिलित होता है जो कि प्रतिदिन यमुना को दूषित करने में महत्वपूर्ण योगदान दे रहा है। (चित्रसंख्या 6.4)

3. एमरजेन्सी आउट फाल

इस नाले के द्वारा 144.00 लाख लीटर जल प्रतिदिन यमुना में प्रवेश करता है। जिसमें प्रदूषण की मात्रा 2880 किग्रा० प्रतिदिन का होता है। दूषित करने का प्रतिशत 10.2। इस नाले में भी प्रदूषण के स्रोतों कूड़ा कचरा,

मल जल, अन्य प्रकार की गन्दगियाँ शामिल रहती है। यह आउट फाल नाला चौखण्डी, कीडगंज, गऊघाट, नाई का वाग, नैना नगर तथा अन्य क्षेत्र का जल अपने मे समाहित कर यमुना में ले जाकर डालता है।

4. किला गेट नं० 9

यह नाले में तुलारामबाग, बैहराना, कमाईटोला, मोहबतियाबाग, जार्ज टाउन, टैगोर टाउन, मीना रामपुर आदि क्षेत्र का जल आता है। यह नाला संगम से करीब 3.6 किमी दूर है। इसमें दूषित जल की मात्रा 14.40 लाख लीटर है तथा प्रदूषण भार की मात्रा करीब 288 किग्रा० प्रतिदिन की है, तथा प्रदूषण प्रतिशत 1.02 है।

5. गेट नं० 13 ड्रेन

यह नाला संगम से करीब 3.1 किमी० की दूरी पर है इस नाले के माध्यम मे कैन्टोन्मेन्ट क्षेत्र तथा उसके आस पास के क्षेत्र, बैरहना मथवा पुर के कुछ क्षेत्र का जल यमुना में गिरता है। प्रतिदिन करीब 43.20 लाख लीटर प्रदूषित जल यमुना में गिरता है। जिसमें प्रदूषण की मात्रा करीब 864 किलो ग्राम रहता है। कुल जल प्रदूषण में 3.07% गेट नं०13 ड्रेन नाले के द्वारा होता है।

6. फोर्ट ड्रेन

यह नाला संगम से करीब 1.4 किमी की दूरी पर है इस ड्रेन के माध्यम से करीब 8.60 लाख लीटर जल प्रतिदिन यमुना मे मिलता है। इनमें प्रदूषण की मात्रा करीब 172 किग्रा० होती है। कुल नदी प्रदूषण में करीब 0.61% इसका हाथ होता है।

7. मोरी गेट नाला

इस नाले में जार्ज टाउन टैगोर नगर, दरभंगा बघाड़ा कालोनी, हासिमपुर, एलनगंज, अल्लापुर आदि क्षेत्र का प्रदूषित जल गिरता है। अतः यह जल मोरी गेट नाले से होता हुआ यमुना में जा मिलता है। यह नाला संगम से करीब 1.0 की दूरी पर है इस नाले के द्वारा यमुना में प्रतिदिन करीब 144.00 लाख लीटर जल गिरता है। जिसमें प्रदूषण को मात्रा करीब 2880 किलो ग्राम रहता है। इससे कुल प्रदूषण का करीब 10.20% प्रदूषण होता है।

8. दारागंज क्षेत्र की नालियाँ

दारागंज तथा इसके आस-पास की छोटी-छोटी नालियाँ मोरीगेट नाला में मिल जाती हैं। इन नालियों के द्वारा पूरा पराइन, दारागंज, बाक्म्बरी बाग, अलोपीबाग, मटियारा आदि क्षेत्रों का गन्दा जल बहता है। जोकि अन्त में गंगा

में मिलता है और उसे प्रदूषित कर देता है। ये सभी नालियाँ संगम से करीब 1 0 किमी० की दूरी पर स्थित है। इसके द्वारा दूषित जल की मात्रा करीब 57 60 लाख लीटर होती है, तथा प्रदूषण की मात्रा 1152 कि०ग्रा० बी०ओ०डी० प्रतिदिन होता है। प्रदूषण की मात्रा करीब 4 10% है।

9. एलनगंज नाला

एलनगंज नाले मे एलनगंज तथा उसके आस-पास के क्षेत्रों का जल गिरता है। यह नाला गंगा नदी को प्रदूषित करने में अपना सहयोग देता है। यह संगम से लगभग 6.0 किमी० की दूरी पर है। इनके द्वारा दूषित जल की मात्रा लगभग 4.30 लाख लीटर है, तथा प्रदूषण की मात्रा 86 00 किग्रा० बी०ओ०डी० प्रतिदिन है। (चित्रसंख्या 6.6)

10. सलोरी नाला

सलोरी नाले में सदियाबाद, हरिजन आश्रम चाँदपुर सलोरी, तथा उसके आस-पास के क्षेत्रों का जल इस नाले में गिरता है। अतः यह नाला गंगा नदी में जाकर मिलता है। यह संगम से करीब 8.0 किमी० की दूरी पर स्थित है। इसमें दूषित जल की मात्रा करीब 8.60 लाख लीटर प्रतिदिन का होता है, तथा प्रदूषण की मात्रा करीब 432 किग्रा० बी०ओ०डी० प्रतिदिन का होता है और प्रदूषण का प्रतिशत लगभग 1.53% है। (चित्र संख्या 6.3)

11. तेलियरगंज क्षेत्र की नालियाँ

इन नालियों की संख्या करीब 4 है। अतः यह चारों गंगा नदी में गिर कर नदी को प्रदूषित कर रहे हैं। ये सभी नालियाँ संगम से करीब 12.0 किमी० की दूरी पर है। इन सभी नालियों के माध्यम से गंगा नदी में प्रतिदिन 8.60 लीटर जल मिलता है। इनमें प्रदूषण की मात्रा 172 किग्रा० बी०ओ०डी० प्रतिदिन होती है, तथा इनसे प्रदूषण का प्रतिशत लगभग 0.60% है।

12. रसूलाबाद

रसूलाबाद नाला का गंगा प्रदूषण में महत्वपूर्ण योगदान है। इस नाले में राजापुर क्षेत्र का सबसे बड़ा नाला मिलता है। इसके अलावा रसूलाबाद नाले में कटरा, मम्फोर्डगंज, सिविल लाइन्स, नया कटरा, तथा आस-पास के सभी क्षेत्रों का गन्दा जल गिरता है। इसके अलावा सदर बाजार, गंगा नेवादा, अशोक नगर, कमला नगर, नयापूरा, म्योराबाद आदि क्षेत्रों का गन्दा जल गंगा में जाकर प्रविष्ट होता है। (चित्र संख्या 6.1 - 6.2) मेंहदौरी, रसूलाबाद, गल्ला बाजार आदि क्षेत्रों का जल भी गंगा में जाकर गंगाजल को प्रदूषित करते हैं। यह नाला संगम से लगभग 13.0 किमी० दूर है। इस नाले के माध्यम से 50.40 लाख लीटर प्रदूषित जल गंगा में प्रतिदिन प्रविष्ट होता है और उसमें

प्रदूषण की मात्रा का भार 1008 किग्रा० बी०ओ०डी० प्रतिदिन होता है। गंगा प्रदूषण के कुल प्रतिशत का 3.60% इसी नाले के द्वारा होता है। (चित्र संख्या 6.4)

13. मवइया नाला

यह नाला नैनी क्षेत्र के कुछ भागों का प्रदूषित जल लेकर गंगा में बहाकर उन्हें लगातार दूषित कर रहा है। मवइया नाला संगम के नीचे की ओर है और यह संगम से करीब 4.0 किमी० की दूरी पर स्थित है। इस नाले से प्रतिदिन 72.00 लाख लीटर गंगा में प्रविष्ट होता है। जिसमें 1440 किग्रा० बी०ओ०डी० प्रदूषण की मात्रा होती है। इससे करीब 5 12% गंगा प्रदूषण होता है।

14. सुलेम सराय क्षेत्र

सुलेम सराय जो कि संगम से 16.0 किमी० की दूरी पर है। इस क्षेत्र से 170.00 लाख लीटर जल गंगा जाकर प्रतिदिन मिलता है। इसमें प्रदूषण की मात्रा लगभग 3400 किग्रा० बी०ओ०डी० रहता है। प्रदूषण प्रतिशत में इनका 12.08% हिस्सा है। सुलेम सराय के आस-पास के क्षेत्र का दूषित जल भी गंगा में जाता रहता है।

15. फाफामऊ क्षेत्र

फाफामऊ क्षेत्र संगम से करीब 13.0 किमी० की दूरी पर स्थित है। इस क्षेत्र का सारा गन्दा जल गंगा में प्रविष्ट होता है। इस गन्दे जल की मात्रा करीब 50.00 लाख लीटर है। जिसमें कूड़े-कचरे सहित प्रदूषण का भार 1000 किग्रा० बी०ओ०डी० है, तथा प्रदूषण प्रतिशत 3.53% है।

16. झूँसी

झूँसी संगम से 3.0 किमी० की दूरी पर स्थित है। झूँसी क्षेत्र का सारा गन्दा जल गंगा में जाकर मिलता है। इस जल की मात्रा है 70.00 लाख लीटर है। इस जल में प्रदूषण भार 1400 किग्रा० बी०ओ०डी० है और प्रदूषण प्रतिशत 4.97% है।

उपरोक्त विवरण से हमें ज्ञात हुआ कि गंगा तथा यमुना नदियों में प्रतिदिन लगभग 1385.10 लाख लीटर जल नाला, नालियों से 21.60 लाख लीटर दूषित जल अन्य विविध माध्यमों से नदियों तक पहुँचता है। इस दूषित जल में प्रदूषण भार 28134 किग्रा० बी०ओ०डी० है। जिसमें 27702 किग्रा० नालों आदि के द्वारा पहुँचता है और

SOURCE GANGA POLLUTION CONTROL BOARD, NAINI

मानचित्र संख्या 6.5

432 किग्रा० बी०ओ०डी० प्रदूषण भार अन्य माध्यमों से नदियों में पहुँच कर नदी के जल को बद से बदतर बनाने में अपना पूरा सहयोग देते हैं। गंगा, यमुना नदियों के प्रदूषण में 98.45% हिस्सा शहर के 16 बड़े नाले नालियों के कारण होता है और 1.55% नदी प्रदूषण अन्य माध्यमों से होता है।

प्रदूषण निवारण कार्यक्रम

औद्योगिक व व्यवसायिक विकास के कारण नदी जल प्रदूषण की समस्या ने गम्भीर रूप धारण कर लिया है। समस्या की गम्भीरता को महसूस कर तथा नदी जल प्रबन्ध के मूल तत्व के रूप से जल की गुणवत्ता का महत्व समझकर भारत सरकार ने फरवरी 1985 में केन्द्रीय गंगा प्रधिकरण की स्थापना की। इस योजना के अन्तर्गत इस समय नदी में मिल रहे गन्दे पानी को साफ करने के लिए दूसरे स्थानों पर ले जाकर उसे मूल्यवान ऊर्जा स्रोतों में बदलने का प्रस्ताव है। गन्दे पानी को साफ करके उसे मछली पालन के तालाबों व अन्य जलचरों के जलाशयों, सिचाई व बायो-इलेक्ट्रीसिटी के उत्पादन में प्रयोग किया जा सकता है। केन्द्रीय गंगा प्रधिकरण द्वारा यमुना नदी के किनारे बलुआ घाट संगम किला तक समुचित विकास की एक अन्य महत्वपूर्ण विकास योजना आरम्भ की गई है। यह योजना 'दिल्ली स्कूल ऑफ प्लानिंग एण्ड आर्किटेक्चर' की सहायता से तैयार की गई है। इसके लिए धन की व्यवस्था पर्यटन मंत्रालय, उत्तर प्रदेश तथा गंगा कार्य योजना द्वारा की जायेगी। नदी जल प्रदूषण समस्या के निवारण हेतु केन्द्रीय गंगा प्रधिकरण द्वारा नगर में निम्नलिखित कार्यक्रम चलाये गये हैं :

1. गऊघाट पम्पिंग स्टेशन का कार्य 3.26 करोड़ रूपये की लागत पर पूरा हो गया है। इससे इलाहाबाद का 16 करोड़ लीटर अनुपचारित मल जल नैनी सर्विज फार्म की ओर मोड़ दिया जायेगा।

2. एक करोड़ रूपये की लागत से दारागंज के पम्पिंग स्टेशन का कार्य हो जाने से नाले द्वारा गंगा में सीधा प्रवाहित होने वाला अनुपचारित जल गंगा में नहीं गिरेगा।

3. चाचर नाला पम्पिंग स्टेशन के कार्य के 89 लाख रूपये की लागत पर पूरा हो जाने के बाद इलाहाबाद का 27% प्रदूषित जल सीधा गंगा में प्रवाहित होना बंद हो जायेगा।

4. घाघर नाले के परिवर्तन होने से 1.6 करोड़ लीटर अनुपचारित मल जल के यमुना में सीधे प्रवाहित न होने में मदद मिलेगी।

5. अनेक नालों को सीवर व्यवस्था से मिला दिया गया है और सीवरों को साफ कर दिया गया है।

6 एक करोड़ की लागत पर दारागंज और अल्लापुर सीवर व्यवस्था और पम्पिंग स्टेशन का कार्य चल रहा है।

7. सरस्वती घाट, नेहरू घाट और रसूलाबाद घाट को 3.50 करोड़ की लागत पर नवीनीकरण करने और सुन्दर बनाने में प्रगति हुई है।

8. 8 करोड़ रूपये की लागत पर नैनी सर्विज उपचार संयत्र का कार्य शीघ्र प्रारम्भ किया जायेगा। यह मल जल मे उर्वरक और बायो गैस से बिजली उत्पन्न करेगा।

9 विश्व बैंक की सहायता से दारागंज में एक विद्युत शवदाह गृह बनाया जा चुका है। गंगा कार्य योजना के अन्तर्गत एक दूसरा व विद्युत शवदाह गृह शंकर घाट के पास प्रस्तावित है।

गंगा तथा यमुना नदियाँ इलाहाबाद नगर को उत्तर दक्षिण तथा पूर्व दिशाओं में घेरते हुए संगम का निर्माण करती है। यमुना नदी इलाहाबाद के एक बड़े क्षेत्र में पेय जल पूर्ति का साधन है। तथा उसमें स्नान करने की सदियों पुरानी परम्परा रही है। इसी प्रकार गंगा भी आदि काल से भारत की आस्था, श्रद्धा व पूजा की नदी रही है। मान्यता है कि जीवन पर्यन्त गंगा जल का स्पर्श करने उसका आचमन लेने, उसमें स्नान करने व मृत्यु के पश्चात शव को गंगा स्नान कराने से इस जगत में व परलोक में भी शरीर व आत्मा शुद्ध व मुक्त हो जाती है किन्तु नगर का भौतिक विस्तार तथा आर्थिक क्रियाओं में वृद्धि का स्रोत ही नहीं वरन नगर की गन्दगी ले जाने वाली स्रोत भी बन गई है।

प्रदूषण के स्रोत

इलाहाबाद के 13 गन्दे नाले गंगा यमुना में मिलते हैं। इसके अलावा– 1. कूड़ा करकट जो निवासी नदी के किनारे तथा कभी-कभी नदियों में ही फेंकते हैं। 2 उद्योग से निकले रसायन व दूषित जल। 3. खेतों से बहकर आये हानिकारक, रोगनाशकों व कीटनाशकों के अवशेष। 4. नदी में फेंके गये मरे पशु तथा मनुष्यों के बिना जले व अधजले शव। 5. नदी के किनारे त्यागा गया मल-मूत्र। 6. नगर के गन्दे नाले व नालियाँ जो गन्दगी को नदियों तक ले जाते हैं।

प्रदूषण के ये कारण आकस्मिक नहीं हैं। भले ही यहाँ के निवासी जान-बूझकर प्रदूषण करना न चाहते हों, फिर भी किसी न किसी तरह ऐसा कर बैठते हैं। इलाहाबाद ऐसा नगर हैं जहाँ की नदियाँ औद्योगिक प्रदूषण से नहीं अपितु घरेलू अवशेष से बहुत ज्यादा प्रदूषित हो गई हैं।

सारणी 6.2

इलाहाबाद में प्रदूषण स्रोतो का विवरण

क्रम सं०	प्रदूषण स्रोत का नाम	नदी जिसमें प्रदूषण होता है	संगम से दूरी कि०मी० में	दूषित जल की मात्रा लाख ली०प्रतिदिन	प्रदूषण की मात्रा कि०ग्रा० बी०ओ०डी० प्रतिदिन	प्रदूषण का प्रतिशत
1.	घाघर नाला	यमुना	6.6	238.40	4768	17.00
2.	चाचर नाला	यमुना	5.6	288.00	5760	20.50
3.	इमरजेन्सी आउट फाल	यमुना	4.0	144.00	2880	10.20
4.	गेट नं० 9 डेन	यमुना	3.6	14.40	288	1.02
5.	गेट नं० 13 डेन	यमुना	3.1	43.20	864	3.07
6.	फोर्ट डेंन	यमुना	1.4	8.60	172	0.61
7.	मोरीगेट नाला	यमुना	1.0	144.00	2880	10.20
8.	दारागंज क्षेत्र की नालियाँ	गंगा	1.0	57.60	1152	4.10
9.	एलनगंज नाला	गंगा	6.0	4.30	86.00	0.30
10.	सलोरी नाला	गंगा	8.0	21.60	432	1.53
11.	तेलियरगंज क्षेत्र की नालियाँ	गंगा	12.0	8.60	172	0.60
12.	रसूलाबाद नाला	गंगा	13.0	50.40	1008	3.60
13.	मवइया नाला (नैनी क्षेत्र में)	गंगा	4.0	72.00	1440	5.12
14.	सुलेम सराय क्षेत्र	गंगा	16.0	170.00	3400	12.08
15.	फाफामऊ क्षेत्र	गंगा	13.0	50.00	1000	3.55
16.	झूँसी	गंगा	3.0	70.00	1400	4.97
		योग	1385.0	2770.2	98.45	
		अन्य विविध	21.60	432	1.55	
		महायोग	1406.7	28134	100.00	

जल-प्रदूषकों के प्रभाव (Effects of water pollutants)

1. औद्योगिक त्याज्य पदार्थों के जल-कायों (Water-bodies) में गिरने पर इनमें ऑक्सीजन की मात्रा घटती जाती है।
2. सल्फेट, नाइट्रेट व क्लोराइड आदि लवणों की मात्रा बढ़ जाती है।
3. हानिकारक विषाणुओं एवं जीवाणुओं की संख्या भी बढ़ जाती है।
4. प्रदूषित जल, उसमें रहने वाले जीवधारियों वस्तु व वनस्पति को भी नष्ट करता रहता है।
5. गन्दा जल के पीने से मनुष्यों में विभिन्न प्रकार के उदर-रोग, हैजा, पेचिस, अपाचन, टायफाइड, गैस का बनाना, पोलिया तथा मलेरिया आदि रोग उत्पन्न हो जाते हैं।
6. प्रदूषित जल खेती योग्य जमीन को नष्ट कर देता है। इसका मुख्य कारण जलाशयों की तलहटी में H_2S का इकट्ठा होना तथा इसका H_2SO_4 में परिवर्तन हो जाना है। जलीय जीवधारियों की मृत्यु भी H_2SO_4 के कारण ही होती है।
7. आधुनिक शोध कार्यों से यह ज्ञात हुआ है कि जलीय शैवाल मनुष्यों में विभिन्न प्रकार की एलर्जी (allergies) उत्पन्न करते हैं।
8. प्रदूषित जल में पाई जाने वाली हरी-नीली शैवालों के भक्षण से भेड़ों, घोड़ों, कुत्तों तथा सुअरों को बेहोशी हो जाती है तथा इनका थूक काफी कड़ा हो जाता है। इनसे पशुओं व मछलियों आदि की मृत्यु हो जाती है।
9. कुछ शैवालों जैसे पेरीडोनियम (Peridinium) व क्लोरेला (Chlorella) आदि के सेवन से तीन घन्टे के अन्दर ही नाक बन्द हो जाती है, आँखों में खुजली हो जाती है तथा खाँसी आने लगती है।

जल-प्रदूषण को रोकने के उपाय

1. कारखानों से निकले विषाक्त अपशिष्ट पदार्थों एवं गर्म जल को नदियों व समुद्रों आदि में नहीं गिराना चाहिये। इनसे जल में ऑक्सीजन की मात्रा कम हो जाती है। गर्म जल के गिरने से जलाशयों, समुद्रों व नदियों आदि के जल का तापक्रम बढ़ जाता है जिससे जलीय जीवधारियों की मृत्यु हो जाती है।
2. वाहित-मल को स्वच्छ जल वाली नदियों व समुद्रों आदि में नहीं गिराना चाहिये। अगर गिराया भी जाये तो इनके उस भाग में जो शहर की आबादी से काफी दूर हो। इसके अलावा मल को ऐसे गड्ढों या जलाशयों में गिराना चाहिये जहाँ का जल मनुष्य व उनके घरेलू जानवर आदि न पी सकें।
3. सीवेज को जल में डालने से पूर्व उसका भौतिक व जैविक (physical and biological) शुद्धिकरण किया जाना चाहिये।

4 कारखानो मे निकले गर्म जल को बस्ती मे दूर खाली भूमि मे गिराना चाहिये।

5. जिन तालाबों का पानी मनुष्य या जानवर पीते हों उनमें कपड़े व गन्दी वस्तुयें नही धोनी चाहिये। नहाना नही चाहिये।

6. बाहितमल की भाँति घर से निकले हुये अपमार्जकों (detergents) व गन्दे जल को नालियो द्वारा शहरो से बाहर ले जाकर दूर नदियों में गिराना चाहिये।

7. हानिकारक जीवाणुओं को विशेष छन्नों (filters) द्वारा छानकर तथा क्लोरिन, आयोडीन, मैगनीज आदि की अशुद्धताओं को पहले अविषाक्त रसायनों से क्रिया करवाकर व फिर अशुद्धियों को छन्नों द्वारा छानकर अलग किया जाना चाहिये।

8. कूड़े-करकट को जलाशयों में न ढालकर गड्ढों में डालना चाहिये और इन गड्ढो को पाट देना चाहिये।

9. कीटनाशक व अपतृणनाशक पदार्थों का प्रयोग बताई गई उचित मात्रा में ही करना चाहिये तथा छिड़के हुये स्थान मे बहने वाले जल को पीने वाले जलाशयों में नहीं मिलाना चाहिये।

सीवरेज

सीवरेज तंत्र विकास

इलाहाबाद की सीवरेज व्यवस्था वहुत पुरानी है। यह वर्ष 1910 मे इलाहाबाद के केन्द्रीय क्षेत्र लाउदर रोड, मुट्ठीगज, कीडगंज और चौक के क्षेत्र के लिए प्रारम्भ की गयी थी। जनसंख्या एव कस्बे के क्षेत्र में वृद्धि के कारण वर्ष 1950 के दौरान इसे समय-समय पर वैठाया एवं इसकी मरम्मत की गयी। इलाहाबाद नगर निगम 82 वर्ग किमी० तक फैला है तथा इसकी जनसंख्या वर्ष 2001 की जनगणना के अनुसार 12 लाख है। इलाहाबाद नगर निगम को 7 सीवरेज क्षेत्रों में विभाजित किया गया है। जो इस प्रकार है।

1 गऊघाट 2. अलोपीवाग 3. कटरा 4. सुलेम सराय 5. नैनी 6. तेलियरगंज 7. फाफामऊ।

इन क्षेत्रों में गऊघाट, अलोपीवाग, कटरा एवं नैनी क्षेत्र एकीकृत सीवरेज तंत्र विभिन्न स्तर पर आच्छादित है। सुलेम सराय एवं तेलियरगंज क्षेत्र में छोटे कस्वे केवल अपने क्षेत्र को आच्छादित किये हैं।

वर्तमान सीवरेज तंत्र लगभग 475 किमी० के सीवर के जटिल नेटवर्क से बना है। इसमें 7 सीवरेज पम्पिंग स्टेशन नैनी एवं डांडी में स्थित 450 हेक्टेअर के सीवरेज फार्म मे जल पहुँचाते है। 40 वार्डो में केवल 32 वार्ड सीवरेज क्षेत्र से आच्छादित है। केवल 35% क्षेत्र सीवरेज तंत्र से आच्छादित है। सीवर कनेक्शन की कुछ संख्या 65,028 है। इस नेटवर्क का काफी भाग वहुत पुराना है और पहले ही अपनी आयु पूरी कर चुका है। कई सीवर ईट से वने हैं तथा जिसमें कुछ अंडाकार आकृति के हैं। हालाँकि सीवर गोलाकृति में आर०सी०सी० के है। पम्पिंग स्टेशन भी कई आकार के है एवं कुछ अत्यधिक पुराने हैं। जिनकी मरम्मत की आवश्यकता है।

शहर की जनसख्या विभिन्न वर्षो में और वर्तमान जलापूर्ति उत्पन्न गंदे पानी के साथ निम्नलिखित सारणी में दी गई है। (सारणी संख्या 6.3)

सारणी 6.3

क्रम सं०	क्षेत्र का नाम	1991	1998	2013	जलापूर्ति	अवशिष्ट जल
1	गऊघाट	343380	461532	662198	92.30	69.22
2.	अलोपीबाग	132860	178710	256410	35.74	26.80
3.	कटरा	100450	135015	193715	27.00	20.25
4.	तेलियरगंज	55080	74032	106220	14.80	11.10
5.	सुलेम सराय	51990	69880	100260	13.97	10.47
6.	नैनी	53830	72350	103810	14.47	10.85
7.	फाफामऊ	11300	15190	21790	3.04	2.28
8.	झूँसी	44630	60000	86070	12.00	9.00
	योग =	**793620**	**1066709**	**1530473**	**213.32**	**159.92**

गंगा कार्य योजना के अन्तर्गत निम्नलिखित कार्य दिये गये है :–

1. गंगा कार्य योजना (प्रथम चरण)

इस योजना के अन्तर्गत 6 बड़े नालों की पूर्ण रूप से तथा एक नाले की आंशिक रूप से टेपिंग (थपथ पाहट टोटी) की गई है। वर्तमान सर्विज पम्पिंग स्टेशन जिसमें गऊघाट सर्विज पम्पिंग स्टेशन शामिल है। की मरम्मत का कार्य पूरा किया गया। 60% ली०/ व्यक्ति/ दिन (mld) क्षमता वाला सर्विज 'ट्रटिमेन्ट प्लांट' चालू किया गया और शोधित सर्विज जल नैनी एवं डांडी सर्विज फार्म जो नगर निगम के नियन्त्रण में को दिया जा रहा है। उपरोक्त सभी योजनायें उ. प्र. जल निगम द्वारा लागू की जा रही है।

उपरोक्त के अतिरिक्त सामुदायिक केन्द्र का निर्माण, कम लागत सेनिटेशन कार्य शंकर घाट पर विद्युत शवदाह, सीवर लाइन की सफाई और सरस्वती घाट का विकास जैसे कार्य अन्य एजेन्सियो द्वारा किये गये। गंगा कार्य योजना (प्रथम चरण) के समाप्ति पर यह देखा गया है कि गंगा नदी के जल की गुणवत्ता बढ़ गयी है। बी०ओ०डी० स्तर 1986 के 14.4-15.5 मिली ग्राम/ लीटर से घटकर 2.6-3.0 मिली ग्रा०/ली० हो गया है। इस प्रकार घुली आक्सीजन का स्तर 6.0-6.5 किग्रा०/ ली० से बढ़कर 7.0-7.70 किग्रा०/ली० हो गया है।

चार नालों एवं एक नाले की आंशिक टेपिंग गंगा कार्य योजना के द्वितीय चरण में प्रस्तावित है।

राष्ट्रीय नदी संरक्षण निदेशालय ने 180.84 लाख रुपया चाचर नाला की प्रवाह क्षमता बढ़ाने के लिए पहले ही स्वीकृत कर दिया।

जैसा कि पहले ही बताया जा चुका है कि शहर के केवल 30% क्षेत्र में ही सीवर है। विकसित क्षेत्रों जैसे अल्लापुर, अशोक नगर, राजापुर, सिविल लाइन्स, दारागंज, माधवपुर, सुलेम सराय, फाफामऊ, राजापुर, नैनी, झूँसी इत्यादि में सीवर व्यवस्था की माँग बढ़ती जा रही है। इसके लिए कई क्षेत्रों में नई सीवर लाइन बिछाना एवं सुलेम सराय, फाफामऊ, राजापुर, नैनी, झूँसी इत्यादि स्थानों पर नये पम्पिंग स्टेशनबनाने की आवश्यकता होगा। साथ- ही साथ इन स्थानों पर शोधन हेतु आवश्यक व्यवस्था भी करनी है। इसके अतिरिक्त सीवेज पम्पिंग स्टेशन के लिए राइजिंग मेन (rising main) का निर्माण की आवश्यकता है।

बढ़ते हुए बाहरी इलाका विशेषकर उन गाँवों में जो बढ़ी हुई नगर निगम की सीमा के अन्तर्गत आते है और जहाँ आर्थिक कमी की कारण सर्विज व्यवस्था उपयोगी नहीं है वहाँ कम लागत वाली सरकारी कार्यों को लागू करना पड़ेगा।

उपरोक्त योजना के लिए अनुमानित लागत इस प्रकार है। विभिन्न सीवरेज क्षेत्रों में प्रस्तावित कार्य का विस्तृत विवरण एवं अनुमानित लागत :

सारणी 6.4

क्रम स०	सीवरेज क्षेत्र का नाम	स्थान का नाम	प्रस्तावित कार्य	लागत
1	गऊघाट	अहियापुर, रानीमंडी, चौक, ऊंचामंडी, मुट्ठीगंज, कटघर, अटाला, कीटगंज लूकर गंज इत्यादि।	लूकर गंज पम्पिंग प्लांट को बदलना राइजिंग मेन बिछाना नैनी के सीवेज शोधन प्लांट को बढ़ाना और करैली मे नये सीवेज शोधन प्लांट का निर्माण।	2000.00
2.	अलोपीबाग	एलनगंज, जार्ज टाउन, टैगोर टाउन, दारागंज, मोहबतियाबाग, अलोपीबाग, सिविल लाइन, इलाहाबाद।	32 किमी०सीवर लाइन बिछाना सर्विज पम्पिंग स्टेशन, रासीगंज मेन और सर्विज शोधन प्लांट का निर्माण।	8230.00
3.	कटरा	ममफोर्डगंज, बलरामपुर हाउस, कमला नगर,नयापुरा, राजापुर, अशोक नगर और थार्नहिल रोड का उत्तरी हिस्सा।	15 किमी०सीवर लाइन बिछाना सर्विज पम्पिंग स्टेशन, रासीगंज मेन और सर्विज शोधन प्लांट का निर्माण।	825.00
4	तेलियरगंज	चांदपुर सलोरी, रसूलाबाद, तेलियर गंज, गोविन्दपुर, मेहदौरी।	20 किमी०सीवर लाइन बिछाना सर्विज पम्पिंग स्टेशन, रासीगंज मेन और सर्विज शोधन प्लांट का निर्माण।	1000.00
5	सुलेम सराय	सुलेम सराय, ट्रासपोर्ट नगर, धूमनगंज, मुंडेरा आदि।	20 किमी०सीवर लाइन बिछाना सर्विज पम्पिंग स्टेशन, रासीगंज मेन और सर्विज शोधन प्लांट का निर्माण।	1200.00
6.	नैनी	नैनी बाजार, इंडस्ट्रीयल लेबर कालोनी आदि।	20 किमी०सीवर लाइन बिछाना सर्विज पम्पिंग स्टेशन, रासीगंज मेन और सर्विज शोधन प्लांट का निर्माण।	1500.00
7.	फाफामऊ	गंगा क्षेत्र का उत्तरी भाग	20 किमी०सीवर लाइन बिछाना सर्विज पम्पिंग स्टेशन, रासीगंज मेन और सर्विज शोधन प्लांट का निर्माण।	1200.00
8.	झूँसी	गंगा क्षेत्र का पूर्वी भाग	20 किमी०सीवर लाइन बिछाना सर्विज पम्पिंग स्टेशन, रासीगंज मेन और सर्विज शोधन प्लांट का निर्माण।	
			कुल योग =	**16955.00** **169.55 करोड़**

यह देखा गया है कि सीवर तंत्र का उचित रख रखाव प्लास्टिक के अत्याधिक उपयोग एवं जन चेतना के अभाव के कारण बाधा उत्पन्न हो रही है।

शहर में पूरी तरह सर्विज तंत्र लागू न होने के कारण खुले शौच की व्यवस्था ने सबसे अधिक सैनिटेशन की समस्या पैदा की है, तथा इन क्षेत्रो की गन्दी नालियाँ सर्विज तंत्र के अभाव में सीधे यमुना एवं गंगा नदियों मे गिरती है। जिससे ये नदियाँ प्रदूषित हो रही है। अतः इन क्षेत्रों में सीवरेज तंत्र नही स्थापित है। सीवरेज योजनाओं को लागू किया जाना। इन नदियों को प्रदूषण से बचाने के लिए अति आवश्यक है।

उपरोक्त से यह स्पष्ट है कि नागरिकों की बढ़ती हुई मांग को संतुष्ट करने के लिए वृहद कार्य की आवश्यकता होगी जिसके लिए आवश्यक कदम उठाये जा रहे हैं।

अध्याय - 7

निष्कर्ष

देश के सम्पूर्ण नगरों की तरह इलाहाबाद नगर भी प्रदूषण से अछूता नहीं रहा। यह नगर स्वतंत्रता प्राप्ति के समय एक सीमित प्रदूषण रहित, साफ-सुथरा एवं खुला शहर था, किन्तु स्वतंत्रता के पश्चात इलाहाबाद नगर अन्य नगरों की तरह तीव्र गति से विकसित हुआ। विकास के साथ-साथ प्रदूषण भी पनपा तथा आज एक विकराल रूप में सामने आ खड़ा हुआ। यह सिर्फ वातावरण को ही दूषित नही करता वरन् हमारे जलवायु को भी परिवर्तित कर रहा है। इन्हीं सारी समस्याओं से प्रभावित होकर हमने इलाहाबाद शहर की जलवायु को जानने के लिए शोध कार्य किया। इस शोधकार्य से हमें ज्ञात हुआ कि इलाहाबाद शहर वर्तमान समय में कितनी समस्याओं से जूझ रहा है। इसे मैंने अलग-अलग विस्तृत रूप से जानने की कोशिश की।

स्वतंत्रता के पश्चात देश में नगरीकरण तीव्र गति से हुआ। इलाहाबाद नगर आकार में तेजी से फैला जिसके फलस्वरूप यहाँ नगरीय क्रियाओं की संख्या बढ़ी जैसे - परिवहन उद्योग, आवास निर्माण आदि अन्य नगरीय गतिविधियाँ। इन नगरीय क्रियाओं के फलस्वरूप विभिन्न समस्यायें उत्पन्न हुई जैसे आवास की समस्या, परिवहन की समस्या, प्रदूषण, रोजगार, स्वास्थ्य, शिक्षा इत्यादि। जनसंख्या वृद्धि का इन समस्याओं से सम्बन्ध के निरीक्षण के लिए इस अध्ययन का प्रयास किया गया।

हमने अपने इस सम्पूर्ण कार्य को 7 अध्यायों में बाँटा है। हर एक अध्याय में इलाहाबाद शहर की समस्या को दर्शाया गया है। जैसे - अध्याय 3 में इलाहाबाद में नगरीकरण का तेजी से विस्तार तथा उनसे उत्पन्न बहुत सी समस्यायें, जैसे - रहने की समस्या, रोजगार की समस्या, पानी, बिजली, परिवहन, जनसंख्या घनत्व आदि समस्यायें। अध्याय 5 में औद्योगिकीकरण की समस्या, अध्याय 6 में प्रदूषण की समस्या (प्रदूषण का विशद विवरण), अध्याय 4 में औद्योगिकरण तथा उनसे उत्पन्न समस्याओं का अध्ययन किया गया है।

अध्याय -1 के अन्तर्गत इलाहाबाद का ऐतिहासिक एवं भौगोलिक परिचय है। ऐतिहासिक परिचय के अन्तर्गत इलाहाबाद के नामकरण के बारे में विस्तृत वर्णन है। इसके बाद मुगल काल का वर्णन है। मुगलों के प्रारम्भिक काल में प्रयाग की स्थिति नगण्य थी। किन्तु एक नया अध्याय मुगलों के स्थापना से 16वीं सदी के प्रथम-चौथाई काल में प्रारम्भ हुआ। इस समय को विकास एवं उन्नति के समय के रूप में जाना गया। अकबर के शासन काल को प्रयाग का स्वर्णिम काल कहा जाता है।

1801 में इलाहाबाद नगर अंग्रेजों के आधिपत्य में आ गया। ब्रिटिश राज के आगमन होने से लगातार इलाहाबाद का विकास का युग चलता रहा। नगर के विकास के इतिहास में 19वीं सदी के मध्य में रेलवे का आना

भी प्रमुख घटना है। इसी बीच गंगा तथा यमुना पर पुल का निर्माण आवश्यक हो गया। इसी समय पक्की सड़कें तथा इलाहाबाद की प्रसिद्ध इमारतों का भी निर्माण हुआ। 1916 में विद्युत गृह का निर्माण हुआ।

उपरोक्त सारे कार्य स्वतंत्रता के पहले ही अंग्रेजों द्वारा कराये जा चुके थे। किन्तु स्वतंत्रता के आगमन के साथ ही नये युग के सूत्रपात होने से शहर के इतिहास में पिछले दशक में नैनी औद्योगिक विकास के साथ ही जल आपूर्ति जल विकास, सीवर आदि में काफी विकास हुआ।

नगर के भौगोलिक परिचय में अक्षांश, देशान्तर तथा इलाहाबाद की स्थिति को बताया है। इलाहाबाद नगर की सीमाओं का वर्णन है। इलाहाबाद नगर दो नदियों के दोआब क्षेत्र में बसा है। इसकी भूमि कछारी है। पानी की अच्छी उपलब्धता है। यातायात के साधन योग्य समतल भूमि है इन सबका वर्णन अग्रलिखित है। इसके साथ ही यहाँ की जलवायु मौसम का विशद वर्णन है। इलाहाबाद के उत्तरी तथा दक्षिणी भाग में पानी की अच्छी व्यवस्था होने के कारण गेहूँ, चावल, चना, जौ, गन्ना आदि उगाया जाता है। इसके साथ ही मौसमी सब्जियाँ, फल आदि भी बोये जाते हैं।

उपरोक्त तथ्यों का वर्णन करना आवश्यक था क्योंकि इनके बगैर नगर का परिचय अधूरा सा जान पड़ता।

नगर का अपवाह तंत्र काफी अच्छा है। शहर गंगा जलोढ़ मैदान में स्थित है। शहर की सामान्य स्थलाकृति समतल है। इस कारण भीषण वर्षा के समय शहर का पानी निम्नलिखित मौजूद प्राकृतिक नालों से होते हुए दोनों नदियों में गिरता है। 1. घघर नाला, 2. चाचर नाला, 3. मोरी गेट नाला, 4. राजापुर नाला, 5 मम्फोर्डगंज नाला।

बाढ़ के समय इलाहाबाद का उत्तरी क्षेत्र काफी प्रभावित होता है।

अध्याय - 2 में विधितंत्र के बारे में वर्णन है।

अध्याय - 3 में नगर की वृद्धि एवं विकास का वर्णन है। इसमें नगरीकरण के विकास की गति को आंकड़े द्वारा बताया गया है। इन आंकड़ों को देखने से ज्ञात होता है कि स्वतंत्रता प्राप्ति के समय इलाहाबाद नगर में बहुत कम पक्के मकान, सीमित व्यावसायिक क्षेत्र, नगण्य, वाणिज्य प्रतिष्ठान थे। किन्तु इन 4-5 दशकों में इलाहाबाद में बहुत तीव्र गति से विकसित हुआ। यहाँ तीव्र विकास की प्रक्रिया ने आज अनेक समस्याओं को भी जन्म दिया। जनसंख्या भी बहुत तेजी से बढ़ी। जनसंख्या की इस वृद्धि के कारण नगर में आवासीय क्षेत्र का विस्तार भी तीव्र गति से हुआ फलतः पूरा नगर धीरे-धीरे मकानों से घिरता चला गया। लोगों का प्रसार नगर के आन्तरिक तथा उत्तरी भागों की तरफ काफी तेजी से बढ़ने लगा - इन स्थानों पर लोगों ने अपना स्थायी निवास बना लिया। जिस कारण इलाहाबाद नगर के चारों तरफ लोगों का प्रसार तथा घनत्व बराबर रहा। फलस्वरूप नगर में कई मुहल्लों का निर्माण सम्भव हुआ, तथा इलाहाबाद नगर को कई जोन में बाँटे गये।

नगर में इतनी तीव्र गति से मकानों एवं वार्डों के बढ़ने का मुख्य कारण रहा लोगों का नगरों की ओर आकर्षण रहा। व्यावसायिक क्षेत्रों में मुख्यतः बैरहना, मुट्ठीगंज, सूबेदारगंज, चौक, कटरा, कोठापार्चा, हिम्मतगंज, करेली,

खुल्दाबाद आदि क्षेत्र है। यह शहर का आन्तरिक भाग है। व्यावसायिक क्षेत्र होने के कारण जनसंख्या बहुत अधिक पायी जाती है एवं घनत्व भी बहुत अधिक है। इन क्षेत्रों में शहर की बहुत बड़ी-बड़ी दुकानें हैं एवं विभिन्न प्रकार के व्यावसायिक कार्य होते हैं। इन क्षेत्रों में वाहन भी बहुत अधिक चलते है फलतः वायु प्रदूषण भी खूब होता है। इसी प्रदूषण के कारण शहर के बाहरी भाग की अपेक्षा आन्तरिक भाग अधिक गर्म रहता है।

शहर के मुख्य-मुख्य क्षेत्रों के तापमान को देखने मे ज्ञात होता है कि शहर की बाहरी भाग की अपेक्षा आन्तरिक भाग ज्यादा प्रदूषित होता है। इस प्रदूषण के कारण इस क्षेत्र का तापमान काफी रहता है। शहर के ऊपरी भाग में ऊष्मा द्वीप का निर्माण हो जाता है। ऊष्मा द्वीप के अलावा प्रदूषण गुम्बद का भी निर्माण होता है। जिसका असर यहाँ के लोगों पर पड़ता है।

अध्याय - 4 में इलाहाबाद के औद्योगिक क्षेत्रों का वर्णन है। शहर में बहुत अधिक उद्योगों का विकास नही हुआ है लेकिन जितना है उतने से ही उसके द्वारा उत्सर्जित पदार्थ चाहे वह धुँआ हो या अवशिष्ट हमारे वातावरण को प्रदूषित करने में कोई कसर नही छोड़ते हैं। हमने अपने शोधकार्य में इस अध्याय को इसलिए जोड़ा क्योंकि इनका प्रभाव भी हमारे वातावरण तथा जलवायु को प्रभावित करता है। वैसे ये औद्योगिक क्षेत्र बहुत अधिक प्रभावित नही करते क्योंकि एक तो ये शहर से बाहर हैं दूसरी बात इनकी संख्या और शहरों की अपेक्षा बहुत कम है।

अध्याय - 5 इलाहाबाद नगर के विकास के अन्तर्गत हमने अनेक पहलुओं का अध्ययन किया। इसी के साथ ही यह आवश्यक हो जाता है कि हम इलाहाबाद की यातायात की व्यवस्था के विषय में विचार करें। फलतः इसी विचार से प्रेरित होकर हमने इलाहाबाद नगरीय यातायात की व्यवस्था के ऊपर गहन अध्ययन किया। हमारे वातावरण को प्रदूषित करने में यातायात के साधनों का विशेष योगदान है। जैसे नगर की सड़क आपस में कैसे जुड़ी हैं कहाँ से कहाँ तक जाती हैं। उनकी लम्बाई, चौड़ाई के बारे में अध्ययन किया। राजमार्ग तथा राष्ट्रीय मार्ग, सड़कों पर आने-जाने वाले यातायात के साधन, सड़कों के विकास के लिए बनायी गई योजनायें तथा उनका क्रियान्वयन आदि मुख्य हैं। बाई पास की व्यवस्था, क्षतिग्रस्त सड़कों के सुधार के कार्यक्रम, पुल को बनाने की योजनायें तथा पुल बनाने की क्रिया इसमें शामिल हैं।

वर्तमान समय में इलाहाबाद शहर के मुख्य सड़कों की लम्बाई 520 किमी के लगभग है। यह अनुमान है कि शहर से गुजरने वाले मार्गों पर प्रतिदिन लगभग 10,000 वाहन गुजरते हैं। और यह संख्या अगले बीस वर्षों में 40,000 तक पहुँच सकती है। शहर में प्रतिदिन दौड़ने वाले वाहनों की संख्या लगभग 1.5 लाख हैं। तथा यह अनुमान लगाया जाता है कि यह संख्या अगले बीस वर्षों में 6.0 लाख तक पहुँच जायेगी।

आई०आर०सी० के अनुसार 10000 P.C.U. के लिए दो लेन वाली सड़क (सात मीटर वाहन मार्ग) की आवश्यकता होती है। लेकिन शहर से गुजरने वाले सभी राजमार्ग एवं राष्ट्रीय मार्गों पर 18000 से अधिक P.C.U. हैं। जिसके लिए कम से कम चार लेन वाली सड़कों की आवश्यकता होती है। शहर से गुजरने वाले व्यावसायिक वाहनों की बढ़ती संख्या के पूर्वानुमान को ध्यान में रखते हुए भीड़ को कम करने एवं शहर से होकर गुजरने वाले

यातायात के सुगम आवागमन हेतु उप समिति द्वारा अनेकों प्रस्तावों की संस्तुति की गई हैं। जिसका विवरण दिया जा चुका है।

इलाहाबाद जनपद के विभिन्न क्षेत्रों को जोड़ने एवं नगर के अन्दर यातायात के संचालन हेतु वर्तमान में निम्न परिवहन सुविधायें उपलब्ध हैं। महानगर बस सेवा सम्मार्गीय प्राधिकरण इलाहाबाद द्वारा इलाहाबाद महानगर क्षेत्र में यातायात व्यवस्था हेतु निजी क्षेत्र के लिए कुल 13 मार्गों का वर्गीकरण किया गया है। जिन पर संचालन हेतु 226 वाहनों की संख्या सीमा निर्धारित की गई है। जिसे सारणी नं० 5.1 द्वारा प्रस्तुत किया गया है।

अध्याय -6 के अन्तर्गत हमने प्रदूषण के बारे में बताया है क्योंकि इलाहाबाद शहर में नगरीकरण प्रक्रिया के साथ ही प्रदूषण भी तीव्र गति से बढ़ा है। नगर के प्रदूषण में मुख्य भूमिका यातायात के साधन द्वारा निकले पदार्थ है जो हमारे वातावरण को दूषित कर देते हैं। जिसका सीधा प्रभाव जलवायु पर पड़ता है।

इस विषय पर अध्ययन करने से हमें ज्ञात हुआ कि शहर के चारो तरफ कितने वाहन चलते हैं उनकी संख्या ज्ञात की गई इसके पश्चात् उनकी बारम्बारता को ध्यान में रखते हुए यह निष्कर्ष निकाला कि ये शहर के भीतरी भागों में बहुत अधिक प्रदूषण फैलाते हैं इसका मुख्य कारण हैं आन्तरिक भाग का घना बसा होना। इस प्रदूषण के कारण तापमान बहुत अधिक बढ़ जाता है जिससे C.B.D. तथा उसके आस-पास के क्षेत्रों में ऊष्मा द्वीप एवं प्रदूषण गुम्बद का निर्माण होता है।

ऊष्मा द्वीप : नगरों के तीव्र विकास के कारण नगरों के आन्तरिक भाग में काफी परिवर्तन हुआ। जैसे बड़ी-बड़ी इमारतें जो कि पक्की ईट के कारण ऊष्मा को अपने अन्दर ग्रहण किये रहती हैं। इसी ऊष्मा के कारण रात के समय काफी गर्मी महसूस होती है। इसी बढ़ते तापमान को ऊष्मा द्वीप कहते हैं। इसी कारण ऊष्माद्वीप का विकास रात के समय होता है। इसका प्रभाव तभी कम होता है। जब तेज हवायें चलती हैं।

प्रदूषण गुम्बद : स्वचालित वाहनों से उत्सर्जित धुएँ नगरों के ऊपर करीब 1000 मीटर की ऊँचाई पर एक मोटी परत बनाते हैं। प्रदूषकों की इस मोटी परत को प्रदूषण गुम्बद कहते हैं। ये मोटी परत नगरीय जलवायु को कई तरह से प्रभावित करती हैं। प्रदूषण गुम्बद का निर्माण भी सी०बी०डी० एरिया तथा उसके आस-पास के क्षेत्र में ही होता है।

ऊष्मा द्वीप तथा प्रदूषण गुम्बद के कारण नगर का तापमान बहुत तेजी से बढ़ रहा है। गाँवों की अपेक्षा शहरों में यह समस्या बहुत अधिक है। क्योंकि वाहनों द्वारा उत्सर्जित गैसें ओजोन परत का क्षय करती हैं। ओजोन परत ही सौर्यिक विकिरण को अवशोषित कर धरातल पर पहुँचाती हैं। जब ओजोन परत का ह्रास हो जायेगा तो सौर्यिक विकिरण सीधे धरातल पर पहुँचेंगी परिणामस्वरूप धरातल पर बहुत अधिक तापमान हो जायेगा और हमारा सम्पूर्ण जीवन खतरे में पड़ जायेगा।

सड़कों पर चलने वाले वाहनों से उत्सर्जित गैसों का मनुष्यों, जानवरों और पेड़-पौधों पर प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रूप में प्रभाव पड़ता है। कार्बन मोनोआक्साइड की उपस्थिति से खून में आक्सीजन की कमी हो जाती है। आक्सीजन की कमी का सबसे बुरा प्रभाव केन्द्रीय स्नायु पर पड़ता है। हाइड्रोकार्बन के वातावरण में उत्सर्जित से आँख और गले में जलन तथा कैंसर होने की सम्भावना हो सकती है। नाइट्रोजन के आक्साइड की उपस्थिति से खांसी, साँस में परेशानी और फेफड़े के खराब होने की सम्भावना होती हैं। सल्फर डाइआक्साइड तथा विरक्त पदार्थ मिलकर संयुक्त रूप से कई जहरीली और कैंसर कारक तत्वों को जन्म देते हैं। पेट्रोल गाड़ियों से उत्सर्जित होने वाला सीसा गुर्दे और बच्चों के मस्तिष्क को हानि पहुँचाता है। किसी भी ईंधन के अपूर्ण दहन के कारण हाइड्रोकार्बन आदि कई यौगिक भी उत्पन्न होते हैं।

वायुमण्डल प्रदूषण का एक स्रोत विभिन्न प्रकार के कल कारखाने से निकले कचरे विशेषता रासायनिक तथा रेडियोधर्मी कचरों का ढेर हैं। इन ढेरों से विभिन्न प्रदूषक गैसें निकलती हैं जो वायुमण्डल को विषाक्त करती हैं।

ये उद्योग हैं - खाद, सीमेन्ट, खनिज अम्ल, इस्पात और पेट्रोलियम आदि।

उपरोक्त अध्ययन से स्पष्ट है कि मनुष्य, जीव जन्तुओं, वनस्पति एवं वनों के जीवन एवं सुरक्षा हेतु शुद्ध वायु का होना अनिवार्य है। अतः प्रदूषण की रोकथाम अत्यन्त आवश्यक है। इस क्षेत्र में बहुत प्रयास किये जा रहे हैं तथा वे सफल भी हो रहे हैं। इसके उपाय निम्न हैं।

1. मोटर तथा वाहनों का प्रदूषण विशेष रूप से प्रभावी है इसलिए सड़कों का बेहतर रखरखाव तथा यातायात प्रबन्ध और अनावश्यक बेकरों तथा बैरियर आदि के हटाये जाने से निश्चित ही प्रदूषण को कम करने में मदद मिल सकेगी। वाहनों के सुचारू आवागमन, फ्लाई ओवर और बेहतर राजमार्गों के निर्माण से सम्भव हो सकता है कि इन सबके लिए वांछित धनराशि बढ़ी हुई ईंधन क्षमता से हुई बचत से प्राप्त की जा सके। इसमें कोई संदेह नहीं हैं कि इलाहाबाद निवासी बुरी ड्राइविंग के शिकार हैं। सबसे अधिक सहायक कारक ईंधन की क्षमता को बढ़ाने के लिए है। उचित गति पर गाड़ी चलाना ब्रेकों का सही प्रयोग टायरों का सही चुनाव इसके अतिरिक्त सामान्य क्रास, टायरों में सही वायुदाब बनाये रखना और लाल बत्ती पर इंजन को बन्द कर देना आदि। उपरोक्त को ध्यान में रखने से वाहनों द्वारा उत्सर्जित प्रदूषकों में कमी की जा सकती है।

2. औद्योगिक संयंत्रों में विद्युत स्थैतिक अपेक्षक एवं पिक्चरों का प्रयोग करना चाहिए। ऐसा करने से चिंगारियों से निकलने वाली गैसों को रोका या उसकी मात्रा को कम किया जा सकता है।

3. बड़े-बड़े उद्योगों को नगरों से काफी दूर स्थापित करने चाहिए जिससे नागरिकों को शुद्ध वायु मिलती रहे।

4. नगरों में पर्याप्त संख्या में पेड़ पौधे लगाने चाहिए जिससे वह कार्बन डाइआक्साइड ग्रहण करके आक्सीजन गैस मुक्त करे।

5. जहाँ-जहाँ सम्भव हो परम्परागत ईधन जैसे लकड़ी, गोबर के उपले, कोयले आदि का उपयोग कम करना चाहिए। इसके स्थान पर आधुनिक ईधन गैस, प्राकृतिक गैस, विद्युत भट्टियों का प्रयोग अधिक करना चाहिए।

6. निवास स्थान सड़कों से दूर होने चाहिए जिससे मोटर गाड़ियों का धुँआ घरों में प्रवेश न कर सके।

7. कूड़े-करकट के संग्रहण, निष्कासन एवं निस्तारण की व्यावस्था चुस्त-दुरुस्त की जाये।

8. अपशिष्ट पदार्थों का निक्षेपण समुचित ढंग से किया जाय तथा कल-कारखानों से निकलने वाले सीवेज स्लज को भूमि पर पहुंचने से पूर्व उपचारित कर लेना चाहिए।

9 नगरपालिका और नगर निकायों द्वारा अपशिष्ट निक्षेपण को प्राथमिकता दी जाय।

10. कल-कारखानों की चिमनियों की उँचाई अधिक होनी चाहिए।

11. रेल यातायात में कोयले अथवा डीजल के इंजनों के स्थान पर बिजली के इंजनों का उपयोग किया जाए।

12. पुराने वाहनों के संचालन पर प्रतिवन्ध लगाया जाय क्योंकि उनसे वायु प्रदूषण ज्यादा होता है।

सुझाव

वर्तमान अध्ययन के आधार पर हम यह निष्कर्ष निकालते हैं कि इलाहाबाद नगर का लम्बवत और क्षैतिज विकास तीव्रगति से हो रहा है। जिसके फलस्वरूप यहाँ प्रदूषण गुम्बद और ऊष्माद्वीप की गहनता बढ़ रही है। साथ में प्रमुख सड़कों के ऊपर प्रदूषण रेखाओं की तीव्रता भी बढ़ती जा रही है। इसके अतिरिक्त समीप की गंगा और यमुना नदियों में जल की कमी हो रही है। जिसके फलस्वरूप नगर का तापमान तीव्रगति से बढ़ रहा है। इन समस्याओं के समाधान के लिए निम्नलिखित सुझाव प्रस्तुत है।

1. वाहनों को नगर से होकर न जाने दिया जाये। उनके लिए विशेष रूप से जी०टी० रोड के विकल्प हेतु एक बाई पास बनवाया जाये। यह बाईपास फाफामऊ या नैनी से होकर गुजारा जाये।
2. प्रदूषणकारी वाहनों पर नियन्त्रण, रखा जाय। जैसे सी०एन०जी० द्वारा चालित वाहनों पर बल दिया गया है।
3. सड़कों के किनारे सघन वृक्षारोपण किये जायें जिससे वनस्पतियाँ कार्बनडाई आक्साइड को अवशोषित कर सकें।
4. गंगा नदी को हल्दिया से संगम तक राष्ट्रीय जलमार्ग नं० 1 घोषित किया गया है। इसको फाफामऊ तथा नेहरू पार्क तक विस्तृत किया जाय इसके फलस्वरूप माघ मेला तथा कुम्भ मेला में तीर्थ यात्रियों को जलयानों द्वारा संगम तक पहुँचाया जाय।

इन सुझावों के क्रियान्वयन द्वारा इलाहाबाद के समाज को प्रदूषण मुक्त स्वस्थ वारावरण दिया जा सकेगा।

सन्दर्भ सूची

1 अमिमटेन्ट इंजीनियर, लोक निर्माण विभाग

2. इलाहावाद विकास प्राधिकरण, "इलाहाबाद मंशोधित महायोजना 2001"

3. ईलियट. एच. एम , "द हिस्ट्री ऑफ इंडिया एज टोल्ड बाइ इट्स ऑन हिस्टॉरियन", पृ. 512.

4. ईलियट, जे., "डिमकसन ऑफ एनिमोग्राफी ऑबजरवेशन रिकार्डेड एट इलाहाबाद".

5. ईलियट एच. एम., "द हिस्ट्री ऑफ इंडिया एज टोल्ड बाइनिटस ओन हिस्टारियल" खण्ड V लंदन 1873 पृष्ठ 512-13.

6 ऋक परिशिष्ट, ऋग वेद 10-75-5.

7. एक्ज्यूक्यूटिव इंजीनियर, लोक निर्माण विभाग

8. कनिंघम, ए. "द एन्सिएन्ट ज्योग्राफी ऑफ इंडिया" भाग -I, लंदन, 1871, पृ. 391.

9. कनिघम, "ऐन्सेन्ट ज्योग्राफी आफ इंडिया", पृ. 389.

10. कनिंघम, "एनसिएन्ट ज्योग्राफी ऑफ इंडिया", पृ. 389.

11. कनिघम, "एनसियन्ट ज्योग्राफी ऑफ इंडिया", पृ. 390.

12. कनिघम, "एनसियन्ट ज्योग्राफी ऑफ इंडिया", पृ. 390.

13. कृष्नन, एम. एस., "जियोलौजी ऑफ इंडिया एंड बर्मा" (सेकेंड एडसिन), मद्रास, 1949 पृ 519.

14. काय एवं मैलसन, "द हिस्ट्री ऑफ इंडियन म्यूटिनी ऑफ 1857", खण्ड. VI, लंदन, 1889 पृ. 69.

15. काला, एस. सी., "लाइट ऑन द हिस्ट्री ऑफ झूंसी", ए.बी. पत्रिका, 7-2-57.

16. काला, एस. सी., "लाइट ऑन द हिस्ट्री ऑफ झूंसी".

17. कैटजन, के. न., "वेहर वास भरतद्वाज आश्रम", द ए.बी. पत्रिका, 1945.

18. कैनीबेयर, एच. सी, हैविट, जे. पी. "स्टैटिस्टकर, डिस्क्रिपटिव एंड हिस्ट्रारिकल एकाउन्ड ऑफ एन. डबल्यू प्राविन्सेस ऑफ इंडिया", खण्ड VIII, इलाहाबाद डिस्ट्रिक्ट, इला०, 1884, पृ. 142.

19. कैनीबेयर, एच. सी. एवं हैवेज, जे. पी. "स्टैप्युअल डिस्क्रिप्टिव एंड हिस्टॉरिकल एकाउन्ड ऑफ एन. डब्ल्यू. पी. ऑफ इंडिया" पृ. 162.

20. कैनीवेयर, एच.सी.. एवं हैवंट, वी. जे. पी. पृ. 162.

21. कैर्नीवेयर एण्ड हैवंट, पृ.137.

22. घोवा, एन. एन. "सैन्सिटी ऑफ प्रेजेन्ट भारद्वाज आश्रम", द ए.बी. पत्रिका, सेप्ट. 2, 1945

23. चार्लडिकिन्सन, नगरीय पर्यावरण प्रदूषण, ग्रेट ब्रिटेन.

24. जरेट एच. एस., (ट्रांसलेटेड) अबुव फजल अलमी कृत "आइने अकबरी", कलकत्ता 1949, पृ. 169.

25. टॉड जे. "एनाल्स एंड एन्टीक्यूटल ऑफ राजस्थान", खण्ड. I मद्रास, 1873, पृ. 36.

26. "ट्रेवल्स इन इंडिया" बाइ जे. बी. ट्रवरग्यिर. ट्रान्सलेटेड वाइ, वी. बाल, खण्ड. I लंदन, 1889, पृ. 1161.

27. डब्ल्यू, वाय, "नगरीय क्षेत्र के वायु मण्डल धूल का अध्ययन"।

28. डा० ओझा एम०एस०, सिंह सविन्द्र, तिवारी आर० सी०, "अर्वन जियोमारफॉलाजी ऑफ ऐलुवियल सिटीज इन द सब ह्यूमिड ट्रॉपिकल एनवायरमेंट", ।

29. डिस्ट्रिक्ट गजेटिर, पृ. 157.

30. डिस्ट्रिक्ट गजेटिर, पृ. 163.

31. डिस्ट्रिक्ट गजेटिर, पृ. 165.

32. डिस्ट्रिक्ट गजेटिर, पृ. 167.

33. डिस्ट्रिक्ट गजेटिर ऑफ इलाहाबाद, 1911, पृ. 196.

34. डिस्ट्रिक्ट गजेटिर पृ. 24.

35. डिस्ट्रिक्ट गजेटिर, पृ. 171.

36. डिस्ट्रिक्ट गजेटिर, पृ. 198.

37. "द इन्स्टटियूटस ऑफ मनु" चै. 2, श्लोक 21.

38. द्विवेदी, आर.एल., "द वन्डरिंग कन्फ्लूएंस", द नेशनल ज्योग्राफर", खण्ड I, A नं० 1, इला०, 1958. पृ. 13.

39. द्विवेदी, आर. एल. 'इलाहाबाद का ऐतिहासिक एंव भौगोलिक परिचय'

40. पान्डेय, बी. एन., "इलाहाबाद इन रिप्रोस्पेक्ट एंड प्रास्पेक्ट", मेन्यूसिपिल बोर्ड, इलाहाबाद, 1955, पृ. 40.

41. प्रिन्सपल सिक्रेटरी, लोक निर्माण विभाग

42. वेल, एस., "बुद्धिस्ट रिकार्ड ऑफ द वेस्टर्न वर्ल्ड", Vol. I, लंदन, 1884, पृ. 230.

43. वेकन टी., "फर्स्ट इम्प्रेशन्स एंड स्टडी फ्राम नेचर इन हिन्दुस्तान", खण्ड I. लंदन, 1837, पृ. 317.

44. भिकारी, सेवानंद, "समाज जर्नी टू चित्रकूट", द ए. बी. पत्रिका, सेप्ट. 16, 1945.

45. महाभारत, वान पुराण, चैप. 85, श्लोक 19.

46. "महाभारत", वान पर्व, चै. 85, श्लोक 18-19.

47. मजूमदार, आर. सी., "द ऐज ऑफ इम्पीरियल कन्नौज". पृ. VIII, भारती विद्या भवन, बम्बई, 1955.

48. "मत्सय पुराण", 108.

49. मित्तल, सी.पी., "वायह भारतद्वाज आश्रम शिफ्टेड", द ए. बी. पत्रिका, सेप्ट. 2, 1945.

50. रेनर, जी. टी. एंव एसोसिऐटम "ग्लोबब ज्योग्राफी", न्यू यार्क, 1952, पृ. 408-09.

51. ला, बी. सी., "ज्योग्राफिकल ऐसे" खण्ड. I लंदन, 1937, पृ. 129.

52. ला, बी. सी., "ज्योग्राफी ऑफ अर्ली बुद्धिज्म", लंदन, 1932, पृ. 36.

53. ला, बी. सी., "ज्योग्राफिकल ऐसे", खण्ड I, लंदन 1939.

54. ला, बी. सी, "ज्योग्राफी ऑफ अर्लो बुद्धिज्म", लंदन, 1932, पृ. 4.

55. "वाल्मीकि रामायण", अयोध्या कांड, सर्ग 54.

56. वाडिया. डी. एन., "जियोलॉजी ऑफ इंडिया", मैकनिलन एंड को. लि., लंदन, 1953, पृ. 339-90.

57. सरन, बी., "जियोमारफिलॉजी ऑफ द संगम रीजन", द जनरल द यू. पी. हिस्ट्रारिकल सोसाइटी खण्ड. II भाग II, पृ. 46-53.

58. स्मेलस, ए.ई., "द ज्योग्राफी ऑफ टाउन्स", लंदन, 1953, P. 11

59. साइडेल्स इलूस्ट्रेड इलाहाबाद, पृ. 6.

60. सिंह, सविन्द्र "पर्यावरण भूगोल"

61. सिंह, आर. एल., "बनारस" पृ. 25.

62. सिंह, आर. एल., "बनारस", पृ. 82.

63. सिंह, आर. एल., "बनारस : ए स्टडी इन अर्बन ज्योग्राफी", नंद किशोर ब्रांस, बनारस, 1955, पृ. 5.

64 मिह, आर. एल., "वैली ए स्टडी इन अर्बन सेटेलमेन्ट", द नेशनल ज्योग्राफिकल जरनल ऑफ इंडिया, बनारस, खण्ड. II, भाग I, मार्च, 1956, पृ. 1.

65. सिन्हा, के. एल., "स्ट्रांग विन्डस एट इलाहाबाद एंड देयर फोरवारनिंग", इंडियन जरनल ऑफ मेटिरोलौजी जियोफिटिक्स, खण्ड 3, नं. 2, दिल्ली, 1952, पृ. 106.

66 तथैव, पृ. 110.

67 सेन्सेस ऑफ इंडिया, 1911, खण्ड. XV, भाग I, रिपोर्ट, इलाहाबाद, 1912, पृ. 24.

68. सैचो, ई. जी., "अलबरुनीज इंडिया" खण्ड II लंदन, 1910, पृ. 170.

69. शब्द कल्पद्रम, तृतीय कांड, पृष्ठ 287.

70. शास्त्री, आर. एम., "ऐनसेन्ट प्रयाग", पृ. 75.

71. शास्त्री, आर. एम., "फुल लाइट ऑन द रीअल साइट ऑफ द भरतद्वाज आश्रम", पृ. 448.

72. शास्त्री, आर. एम., "फुल लाइट ऑन द रीअल साइट ऑफ द भारतद्वाज", द जरनल ऑफ द जी. एन. झा रिसर्ज इन्स्टीट्यूट, खण्ड III, पृ. 159, इलाहाबाद, 1946.

73. श्रीवास्तव, एस. आर. "प्रयाग प्रदीप", पृ. 216.

74. श्रीवास्तव, एस. आर., "प्रयाग प्रदीप", पृ. 217.

75. हेबर, आर., "नैरेटिव ऑफ ए जर्नी थ्रोद अपर प्रोबिन्सेस ऑफ इंडिया", खण्ड I लंदन, 1828, पृ. 443.

76. हैमिलटन, डब्ल्यू, "द ईस्ट इंडिया गजेटर", पृ. 34.

77. हैमिलटन, "द ईस्ट इंडिया गजेटर", खण्ड I, लंदन, 1828, पृ. 34.

78. क्षिब्बर, एच.एल., "फिजिकल बेसिस ऑफ ज्योग्राफी ऑफ इंडिया", नन्द किशोल ब्रास., बनारस, 1945, पृ. 56.

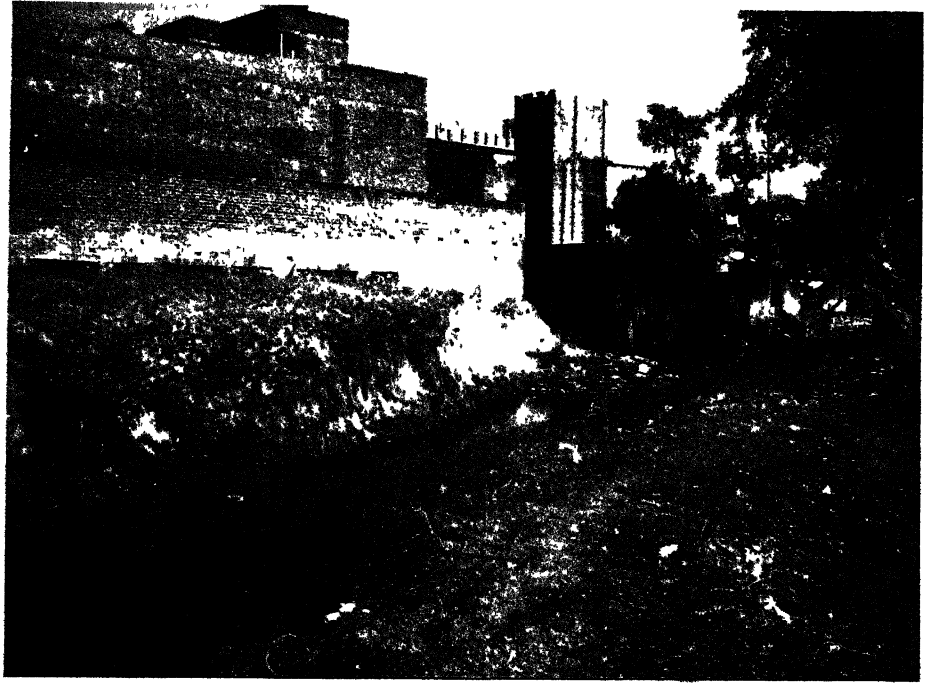
चित्र संख्या 1.1 : अकबर द्वारा निर्मित किला

चित्र संख्या 1.2 : इलाहाबाद शहर का एक दृश्य (दारागंज)

चित्र संख्या 1.3 : झूँसी का एक दृश्य

चित्र संख्या 1.4 : यमुना नदी का एक दृश्य

चित्र संख्या 1.5 : गंगा कटाव का एक दृश्य

चित्र संख्या 1.6 : सलोरी नाला तथा उसके आस–पास का क्षेत्र

चित्र संख्या 1.7 : जलभराव की स्थिति

चित्र संख्या 1.8 : मम्फोर्डगंज पम्पिंग स्टेशन (पूर्व)

चित्र संख्या 1.9 : मम्फोर्डगंज पम्पिंग स्टेशन (पश्चिम)

चित्र संख्या 3.1 : सिविल लाइन्स का एक दृश्य

चित्र संख्या 3.2 : राजापुर का एक दृश्य